Крылья крепнут в бою

Василий Федорович Голубев

SHOUT
SHARE
IT

- Голубев Василий Федорович

Голубев Василий Федорович
Крылья крепнут в бою

Василий Федорович Голубев
Крылья крепнут в бою
ОТ АВТОРА

Много лет работал я над книгой "Крылья крепнут в бою". Передо мной стояла непростая задача: из обширного жизненного и боевого материала отобрать самое важное и самое яркое, чтобы современная молодежь увидела и оценила свершения советского народа и его армии в годы Великой Отечественной войны. И показать это на примере всего лишь одного авиационного полка, в котором служили люди разных национальностей, из разных городов, областей нашей страны. Это были люди со сложными судьбами, подчас противоречивыми характерами. Но они имели одну великую цель - защиту Родины. Вместе с ними и я прошел всю Великую Отечественную войну, преодолевал самые тягостные испытания.

Прошедшие после победы почти четыре десятилетия, конечно, сгладили многие подробности событий. На раздумья над делами минувших дней, встречи с однополчанами, работа в архивах с большой точностью восстановили в памяти картины боев, подвиги летчиков, техников, всех, кто служил в полку. Боевое мастерство этих отважных людей росло день ото дня, крепли крылья морских соколов.

Пусть простят меня товарищи по оружию, однополчане, что я не сумел всем воздать должное, рассказать о их славных боевых делах. Быть может, кто-нибудь дополнит меня и напишет другую книгу о летчиках-истребителях Балтики.

Работая над вторым изданием книги "Крылья крепнут в бою", я постарался учесть замечания ветеранов Великой Отечественной войны и молодежи, которые были высказаны в рецензиях, письмах, на читательских. конференциях. Искренне признателен всем, кто советом и делом помог мне в работе над повестью.

Орел глубин небесных, Советов верный страж.

(Эти слова написаны на почетном Красном знамени Реввоенсовета Балтийского флота, врученном морскому воздушному дивизиону в 1919 году)

ГОД ИСПЫТАНИЙ
БЕСПОКОЙНАЯ ВЕСНА

Авиационные полки и отдельные эскадрильи на аэродромах под Нарвой, Таллином и на полуострове Ханко продолжали

благоустраиваться. Ведь многие из этих частей и подразделений только в 1940 году перебазировались на новые места.

Зима 1940/41 года на Балтике выдалась на редкость удачной. Солнечные дни, звездные ночи, - с ноября по март погода в основном стояла хорошая. Это радовало летчиков, особенно молодых, прибывших из училищ. Каждый летный день целиком использовался для тренировок. Мастерство пилотов заметно росло. Недавние курсанты, овладевшие в училищах техникой вождения истребителя только в простых метеорологических условиях, теперь уверенно летали днем при ограниченной видимости, в облаках, а некоторые приступили к ночным полетам.

Весна в Прибалтике всегда приходит на две-три недели раньше, чем в Белоруссии и Центральной России. А летчикам хотелось, чтобы она запоздала, надо было завершить план зимних полетов, пока самолеты стоят на лыжах. Садиться и стартовать на колесах с грунтовых аэродромов, особенно имеющих ограниченные размеры и различную прочность, довольно сложно. А весна решила не угождать авиаторам. С первых же теплых дней апреля снег стал серым и превратился вначале в кашицу, а потом на аэродроме разлились огромные и глубокие лужи.

Техники срочно сменили лыжи па колеса, оттащили самолеты на более сухие места и закрыли чехлами.

На боевое дежурство в истребительных полках и эскадрильях поставили самолеты "чайки" - И-153 и "бисы" - И-15, имеющие меньшую длину разбега, но и для них выбирали более или менее сухие участки летного поля.

По небу лениво двигались башни белых кучевых облаков, которые служат верной приметой длительной хорошей погоды. В такие дни летчику трудно усидеть на земле, душа его рвется в небо.

Но так уж было заведено в те времена, что весной из-за плохого состояния аэродромов, когда летать было нельзя, часть летчиков отправляли в дома отдыха, а остальные продолжали заниматься прямо в ангарах зубрежкой теории, изучали навигацию и самолеты сопредельных государств.

В начале мая весна была в разгаре. Но именно тогда все чаще и громче раздавались тревожные слова "угроза войны", "война с Германией". Эти слова для советских людей были не новы, но чаще других слышали их летчики, находившиеся на курорте города Пярну. Там в это время собралось много пилотов из 13-го истребительного авиационного полка - ветерана морской авиации, созданного на Балтике весной 1918 года, и из других частей и подразделений. Здесь я встретил своих давних друзей. С

одними когда-то работал в аэроклубах Осоавиахима. С другими - учился в Ейске в авиаморском училище. В Пярну были и опытные летчики, прославившие нашу авиацию в небе Испании, над пустынями Халхин-Гола и в советско-финляндской войне. В доме отдыха я познакомился с летчиками 13-го авиаполка: Борисом Тахтаровым, Николаем Никитиным, Андреем Беловым и Аркадием Свиридовым. Каждый из них за боевые подвиги был награжден двумя орденами Красного Знамени. Много они нам, молодым, не имеющим опыта войны, рассказали о тактике истребительной авиации вероятных противников, о действиях наших летчиков.

В один из солнечных майских дней большая группа летчиков с женами и детьми загорала на городском пляже. Некоторые отваживались купаться в холодной воде Рижского залива. Я был в их числе. Выскочив из воды, мы забежали в ближайший кустарник, чтобы переодеться. К нам подошел пожилой человек, по одежде - рабочий-железнодорожник. Осмотревшись, он тихо и грустно на ломаном русском языке сказал:

- Товарищи военные, езжайте скорее домой, Гитлер собирается напасть на Советский Союз в мае или июне.

Пока мы приходили в себя от изумления, железнодорожник уже ушел не оглядываясь.

- Спасибо, отец, что рабочий класс Эстонии с нами. Сломает Гитлер шею, если нападет на СССР, - сказал вслед уходящему мой друг и сослуживец Дмитрий Князев. Переодевшись, мы вышли из кустарника.

Слова железнодорожника были серьезным предупреждением, заставляли призадуматься над создавшейся обстановкой.

Балтийская авиация, вышедшая частью своих сил на аэродромы Эстонии, Латвии и на полуострове Ханко, усиленно готовилась в случае развязывания войны встретить врага во всеоружии. Поэтому в боевой подготовке командиры частей и соединений старались использовать имевшийся военный опыт, устранить недостатки в организации взаимодействия между родами авиации и кораблями флота, в техническом оснащении авиационных частей и особенно в обновлении самолетного парка. К сожалению, далеко не все удалось сделать в те короткие сроки, которые, были отпущены историей перед Великой Отечественной войной.

Но мне хотелось бы показать читателю жизнь и ход боевой учебы 13-го авиаполка, о которой так подробно рассказали мне опытные боевые летчики в доме отдыха.

В одно погожее утро на аэродроме полуострова Ханко 1-я и 2-я эскадрильи готовились к очередным полетам. На подготовку

отводилось три напряженных часа. Аэродромная команда еще до рассвета начала таскать тракторами по взлетной и посадочной полосам тяжелые деревянные, окованные железом волокуши, плотно придавливая к земле тонкий слой снега. Техники, расчехлив самолеты, проверяли моторы, готовили пушки, пулеметы и боезапас для стрельбы по конусам и щитам на полигоне.

По плановой таблице в этот день нилоты 1-й эскадрильи, летавшие на давно освоенном самолете И-16 семнадцатой серии (они называли его "штурмовой Ишак" за мощь вооружения), готовились к зачетному упражнению - полету звеном по маршруту с выполнением штурмового удара по наземной цели на полигоне.

Накануне вылета никто из летчиков не знал, какую цель им готовят руководитель полетов и полигонная команда. Об этом они узнают, когда подойдут к месту штурмовки. Может быть, это будут орудийные дворики с макетами пушек и прислуги, может быть, машины, повозки, торпедные катера, а возможно, и различные типы самолетов.

Задача звена - поразить две цели с зачетной оценкой. Такой оценкой каждый пилот для себя считал как минимум четверку. За тройку, а не дай бог, за двойку долго придется, склонив голову, стоять на звеньевом и эскадрильном разборах итогов летного дня. А сегодня будут летать две эскадрильи, поэтому обязательно будет полковой "теплый" разбор, который проведет подполковник Романенко.

Правда, летчики любили такие разборы. Командир полка, участник советско-финляндской войны Герой Советского Союза Иван Георгиевич Романенко, прекрасно знал опыт боев летчиков-истребителей на востоке и в небе Испании, и задания, поставленные Романенко перед летчиками, нужно было выполнять в обстановке, приближенной к боевой, и с соответствующими результатами. Если же по нерадивости пилот получал оценку ниже посредственной, то на разборе ему бывало жарко.

Не все в летной боевой подготовке зависит от опытного командира полка. Были и определенные объективные, как принято говорить, причины, которые не позволяли приблизить летчика к настоящей боевой обстановке. Это были ограничения по эксплуатации самолетов, которые из месяца в месяц ужесточались.

На самолетах И-16 ряда серий, а также на "чайках" стояли моторы повышенной мощности и винты с изменяемым шагом. Максимальная скорость вращения винта в полете - до 2500

оборотов и даже более. А допустимыми считались 2300 оборотов. Летать на оборотах менее 2100 по инструкции тоже не разрешалось, что удивляло технически грамотных летчиков и техников полка.

Причиной этих ограничений было несколько аварий, происшедших из-за остановки моторов. И пока конструкторы работали над устранением изъянов в работе материальной части, летчики имели право летать только при условии, если крен не больше 45 градусов, скорость не превышает 400 километров в час, угол пикирования не более 35 градусов. Фигуры высшего пилотажа и воздушный бои категорически воспрещались. Можно было делать только боевые развороты в одиночных и групповых полетах.

Единственным утешением пилотов были стрельбы по буксируемому конусу, а также но различным макетам на полигоне или пролеты звеном над аэродромом крыло в крыло.

Правда, была маленькая отдушина сердцу летчика, если кому-то из дежурного звена выпадало счастье вылететь на перехват самолета-нарушителя, которых, кстати, к весне 1941 года стало появляться с каждой неделей все больше.

В этом случае, вопреки инструкциям, можно было развивать максимальную скорость, выполнять любой маневр. Стрелять строго воспрещалось. Летчики звена обязаны были подойти к нарушителю с обеих сторон, а ведущий - выйти вперед и покачиванием крыльев "пригласить" его на ближайший аэродром на посадку. Предупредительный огонь давать тоже не разрешалось. Такая вежливая встреча заканчивалась опознаванием типа самолета-нарушителя, его государственной принадлежности и расставанием над Финским заливом или Балтийским морем.

Так было и в тот раз. Летчики двух эскадрилий одеты еще по-зимнему - в меховых комбинезонах, унтах, в новых зимних шлемофонах, позволяющих пользоваться приемно-передающей радиостанцией. Правда, эти станции были лишь на самолетах командира полка и командиров эскадрилий. Пилоты стояли неплотным строем впереди линейки и внимательно выслушивали метеоспециалиста. Тот сообщил, что погода будет устойчивая, ясная, ветер северо-восточный 5-8 метров в секунду под углом 45 градусов к полосе взлета и посадки. Быстро подошел к середине строя очень энергичный в движениях капитан Алексей Тараракси н - начальник оперативного отделения полка. Он сообщил о режиме в районе полетов и сигнале "Я свой" на данный день. Обычно этот сигнал состоял из двух левых или правых покачиваний крыльями либо пуска зеленой или красной ракеты.

Затем дал последние указания руководитель полетов. Он задал двум летчикам 2-й эскадрильи контрольные вопросы, на этот раз не каверзные. Ответы последовали правильные. В этот день руководителем полетов был заместитель командира полка капитан Ильин. Он недавно заменил Героя Советского Союза капитана Петра Васильевича Кондратьева, очень волевого, требовательного человека, проявившего исключительное мужество и умение наносить штурмовые удары по войскам противника в финскую кампанию. Капитан Кондратьев был переведен в 5-й авиаполк, который готовился первым осваивать новые самолеты МиГ-3 и Як-1. Капитан Ильин тоже боевой летчик, он провел десятки ожесточенных боев в небе Испании на самолете И-16, был награжден орденом Красного Знамени.

После паузы руководитель полетов задал еще один вопрос: "Знаете ли, что нужно учитывать сегодня при взлете и посадке?" Все промолчали. Капитан Ильин подождал минутку, оглядел летчиков с правого фланга до левого, потом взглянул на лист плановой таблицы и негромко сказал: "Товарищ Цоколаев, что на мой вопрос ответите?" Цоколаев сказал: "Ногой нужно удерживать точное направление взлета". Большинство летчиков негромко рассмеялись, а всегда находчивый и острый на слово Алим Байсултанов, летчик второго звена, добавил: "И головой..." Смех усилился, но сразу прекратился, как только командир полка, стоявший до этого момента безмолвно, твердым голосом скомандовал: "Смех в строю прекратить! Вопрос всем поставлен серьезный, тем более что взлетная полоса по ширине ограниченного размера, естественные препятствия находятся близко от линии взлета и посадки. Подумайте и ответьте, товарищ Цоколаев!"

Невысокая, коренастая фигура "кавказца" - так его называли друзья как-то сжалась, может быть, ему вспомнился недавний очень неприятный случай в его полетах.

Взлетая с этой же полосы при боковом ветре и стараясь удержать направление на взлете, он так нажал на педаль правой ногой, что самолет начал резко разворачиваться. Цоколаев растерялся и сильно нажал другую педаль. Истребитель завертелся. Геннадий резко убрал газ, но стойка шасси не выдержала чрезмерной нагрузки, подломилась. Самолет, зацепив крылом и винтом за грунт, поднял столб земли и снега, прополз несколько метров, согнув лопасти винта в бараний рог, и остановился...

Цоколаева отстранили от полетов и посадили на пять суток на гауптвахту. За это время техники под руководством инженера Мельникова отремонтировали самолет.

Когда Геннадий вышел, ему не разрешили летать, а дали срок на подготовку и сдачу зачетов по теории полетов и правилам эксплуатации самолетов И-16. Потом командир эскадрильи разрешил ему пять провозных полетов по кругу на учебно-боевом самолете УТИ-4.

После этого злополучного случая фамилия Цоколаева часто упоминалась на различных совещаниях и собраниях. А сам он потерял твердую уверенность в себе. У него даже была мысль попроситься в четвертую эскадрилью, которой командовал бесстрашный "несгораемый" (об этом позже) капитан Леонид Георгиевич Белоусов. Эскадрилья летала на "чайках" - И-153. "Чайка" взлетала, пробежав по земле всего метров сто - сто пятьдесят.

Делясь своими мыслями с другом Анатолием Кузнецовым, неутомимым веселым человеком, любимцем эскадрильи, Геннадий ждал, что тот поддержит его, но Анатолий отвел Цоколаева в сторону и вроде бы шутя сказал:

- Геночка, дорогой, ты когда вырулишь на старт для взлета, забудь о нем, а вспомни свою жену Машеньку и маленького "кавказца" и давай плавно сектор газа вперед, ноги держи нейтрально, они сами по ходу взлета автоматически нажмут ту педаль, которая будет удерживать направление взлета. Поверь мне, я на себе это проверил, когда начинал летать на этом "утюжке" (так иногда называли истребитель И-16 семнадцатой серии).

Геннадий молча отошел, повернулся и тихо спросил:

- Ты, Толя, шутишь или серьезно говоришь?

- Серьезно, серьезно. Говорю тебе об этом первому, как другу, - ответил Кузнецов.

И что же - совет друга оказался правильным... Но не мог же Цоколаев сказать все это перед строем. Он вздохнул, и в этот момент вдруг со стороны дежурного звена, глухо хлопнув, взвилась красная ракета - сигнал, что звено по команде оперативного дежурного полка взлетает на поиск и перехват нарушителя.

Командир дежурного звена от 2-й эскадрильи капитан Алексей Антоненко и его ведомые - лейтенанты Петр Бринько и Иван Мальцев начали выруливать на взлетную полосу. Мальцев немного отстал на развороте, резко увеличил обороты мотора и, лихо развернувшись метрах в двадцати от строя, таким вихрем обдал всех, что несколько шлемов мелькнуло в воздухе и покатилось под стоящие самолеты.

Летчики выругали лихача, но каждый пожелал звену удачи в обнаружении "гостя", который не первый уж раз прилетает перед

началом полетов или по окончании их. Некоторые шутники острили, мол, "гость"-то, видать, малограмотный, никак не может сосчитать паши самолеты.

Но, очевидно, самолеты-нарушители, принадлежавшие Германии и Финляндии и не раз пролетавшие над районом прибрежных аэродромов, интересовались поступлением новой авиационной техники, и в первую очередь истребителей "мигов", "яков", а также особенно секретного нового штурмовика, о котором в полку вообще ничего не знали.

Да, о многом в то время летчики не знали. Не знали как следует боевых возможностей даже собственного самолета И-16 последних серий.

...Когда снежный вихрь затих, звено уже было в воздухе. Летчики сделали боевой разворот и пошли с набором высоты к западному мысу полуострова Ханко, где находились пост ВНОС {пост воздушного наблюдения, оповещения и связи} и пункт целеуказания. Расстеленными на земле узкими длинными полотнищами зимой красного цвета - летчикам показывали направление полета и высоту воздушного противника.

Командир полка быстро пошел к телефону дежурного АЭ {авиационной эскадрильи}, чтобы уточнить обстановку, а летчики направились к своим самолетам.

Первым на старт вырулило звено лейтенанта Михаила Васильева. Ведомые заняли места: лейтенант Геннадий Цоколаев справа, младший лейтенант Иван Творогов - слева. Ведущий поднял руку и ждал, когда поднимут руки его ведомые - знак готовности для взлета. Затем Васильев медленно увеличил обороты мотора и начал плавный разбег. Ведомые последовали за ним. Самолеты, набирая скорость, долго бежали по укатанной взлетной полосе, наконец оторвались и убрали шасси. Сделав круг над аэродромом, они взяли куре на юг. Весь маршрут проходил над Финским заливом и Балтийским морем. Полигон для стрельбы и бомбометания был оборудован на льду меж трех маленьких островов.

На стрельбу по цели каждому звену отводилось всего по пять минут. За это время летчики должны выполнить по две атаки, совершая противозенитный маневр.

Конечной точкой маршрута был остров Руссарэ, самый большой из островов южнее военно-морской базы Ханко. Здесь летчикам и предстояло обнаружить полигон, опознать макеты-цели и с ходу произвести атаку.

Васильев со своим звеном подходил к району полигона на высоте 1100 метров. Он первым обнаружил три крошечных островка и между ними несколько едва заметных темных точек.

Покачиванием крыльев дал команду ведомым. Темные расплывчатые точки вскоре стали похожими на колонну автомашин. Васильев не ожидал такой цели, и ему вспомнилась штурмовка на дороге в районе Выборга в советско-финляндскую войну. Тогда он атаковал головную машину, зажег ее и застопорил движение колонны, а повторными атаками летчики уничтожили более десятка грузовиков противника. Нужно поступить и сейчас так же, но определить, где находится голова колонны, пока невозможно. Решил немного снизиться и повел звено, нацеливаясь на середину цепочки машин. Опытный глаз пилота определил "направление движения" по форме макетов. Васильев пошел в атаку на головную мишень. Огонь из пушек и пулеметов открыл с дистанции 400 метров. Цоколаев понял командира и тоже атаковал первую мишень. Творогов нанес удар по второй мишени. Самолеты вышли из атаки со снижением до высоты бреющего полета и удалились от полигона, затем повторили атаку с другого направления по первым трем мишеням.

От полигона ушли на малой высоте. Ведомые заняли свои места в строю и через несколько минут приземлились точно у посадочного знака. Через полтора часа новый старт и групповой пилотаж. Васильев принял доклад ведомых, сделал замечание Творогову за задержку перед взлетом, но обоих похвалил за действия в воздухе, за умение понимать замысел командира.

Полигонная команда быстро определила результаты удара звена: первый макет был разбит полностью, второй и третий поражены с отличной оценкой.

В это время дежурное звено подходило к пункту целеуказания на высоте 1500 метров. Все три летчика, продолжая внимательно осматривать воздушное пространство, одновременно стремились быстрее прочитать незамысловатый код на земле - три красных полотнища. Одно самое длинное показывало курс на северо-восток, два поперечных, положенных у основания длинного, указывали, что высота пролетевшего самолета-нарушителя около 2000 метров. Но преследовать по этому курсу нельзя. В пяти километрах граница с Финляндией. Антоненко энергично развернул звено в обратном направлении и с набором высоты пошел вдоль берега полуострова Ханко.

Полуостров Ханко, по мирному договору переданный нам во временное пользование финским правительством под размещение военно-морской базы Балтийского флота, имел небольшую территорию. Его длина всего 26 километров, а ширина от 6 до 12. Поэтому и этим курсом долго лететь не пришлось. Звено вновь развернулось на 180 градусов и полетело в сторону поста

целеуказания посмотреть, есть ли изменения в данных. Три полотнища лежали в том же порядке.

Антоненко понимал, что нарушитель вероятнее всего выйдет на полуостров с северного направления, поэтому звено продолжало летать взад и вперед вдоль северной части полуострова.

Вскоре на пункте целеуказания убрали все три полотнища. Это был одновременно и сигнал к посадке дежурных самолетов.

Вылет звена по боевой тревоге оказался запоздалым. Самолет-разведчик Ю-88 в 10 часов 5 минут на высоте около 2000 метров пролетел в 3 километрах западнее порта, где шло строительство позиций зенитных батарей, и ушел в воздушное пространство над территорией Финляндии.

Пост обнаружения передал данные на командный пункт военно-морской базы - ВМБ. Дежурный по базе сообщил об этом оперативному дежурному истребительного полка, а последний сообщил в дежурное звено и поднял его на перехват нарушителя. Информация шла по проводным средствам связи до дежурных истребителей более пяти минут. А с учетом времени прилета их к пункту целеуказания запаздывание составляло минут десять. Самолет-нарушитель был уже далеко от полуострова Ханко.

Все это хорошо понимал опытный воздушный боец, сваливший лучших японских асов над пустынным Халхин-Голом, капитан Антоненко. С горькой неудовлетворенностью повел он звено на посадку. Зарулив на стоянку, капитан Антоненко доложил подполковнику Романенко и высказал свое мнение: "Разве с таким оповещением и целеуказанием перехватишь нарушителя? Мы прилетаем к месту его обнаружения через восемь-десять минут. За это время он уже ушел на полсотни километров от объекта разведки".

- Потерпи немного, - сказал Романенко.

Он обещал, что до конца апреля на все самолеты 2-й эскадрильи будут поставлены радиостанции, дадут также автомобильный вариант наземной рации для управления самолетами в воздухе. А вот с обнаружением и оповещением пока, видимо, ничего толкового не получится. Сейчас с КП базы сообщили, что сегодня с 9 до 10 часов утра в районах береговых объектов флота от Либавы до Нарвы обнаружено пять разведчиков, все они ушли в восточном и северном направлениях. Так что нужно через полтора-два часа ждать их снова у других объектов. Обратный маршрут они тоже, наверное, используют для разведки, погода этому соответствует.

Командир полка тут же дал указание: подготовить дополнительно еще одно звено для дежурства, установить

постоянное наблюдение за воздухом. В случае обнаружения нарушителя в районе аэродрома взлет производить по решению командиров дежурных звеньев. Однако Романенко указал, чтобы в воздухе все выполнялось по инструкции.

Плановые полеты на аэродроме продолжались без особых изменений, а летчики дежурного звена, сидя в кабинах, наблюдали за действиями своих товарищей на взлетах, посадках и в районе полигона, откуда слышались короткие пушечные и пулеметные очереди. Через каждые полчаса прогревали моторы. Два наблюдателя из технического состава с биноклями в руках следили за воздушной обстановкой.

Время тянется, когда летчик, ожидая сигнала, сидит в кабине. Стрелки самолетных часов показывали начало первого часа дня. Солнце ярко светило со стороны залива и уже хорошо пригревало. Лейтенанта Бринько, очень спокойного человека, морил сон. Чтобы снять дремоту, он искал самые дальние самолеты, летавшие над заливом, и стремился угадать, какой маневр или фигуру они будут выполнять. Вдруг выше самолетов, заходивших для стрельбы по мишеням на полигоне, Бринько заметил двухмоторный самолет, летевший на высоте 2500-3000 метров в сторону аэродрома. В этот день полеты наших бомбардировщиков в этом районе не планировались, значит, идет финский или немецкий самолет. Бринько громко закричал: "Смотрите, с юга идет двухмоторный!" - а сам, не ожидая команды, начал запускать мотор. Капитан Антоненко быстро обнаружил самолет и дал команду "воздух". Три самолета звена, как бы сорвавшись с привязи, пошли на взлет и стали быстро набирать высоту, не теряя из виду подлетавшего к аэродрому "гостя". Теперь сомнений не было: шел немецкий Ю-88. Он приблизился к восточной границе базы, развернулся на 90 градусов и на максимальной скорости направился через полуостров на юго-запад. Такой курс позволял немецкому разведчику заснять на пленку аэродром, а также строящиеся и построенные военные объекты: железнодорожные и береговые дальнобойные и зенитные батареи (они также не имели права открывать огонь по разведчику), противодесантную систему и другие сооружения.

Сближение истребителей с нарушителем шло медленно. Догнали его, когда он уже был в нейтральных водах Балтийского моря. "Приглашать" разведчика к себе на посадку было уже бесполезно.

Несколько раз возникала мысль у Антоненко и Бринько: дать хорошую длинную очередь в упор. Но дисциплина и последнее требование командира полка действовать по инструкции не позволяли сбить разведчика.

Летный день на аэродроме Ханко закончился в четыре часа дня. Из полка в штаб 10-й смешанной авиационной бригады (САБ) передали срочное сообщение, в котором командир докладывал, что над полуостровом Ханко в период с 10 до 13 часов дважды нарушалась государственная граница немецкими самолетами-разведчиками Ю-88. Перехваченный истребителями второй разведчик на их предупредительные действия не реагировал. А в 14 часов 30 минут из штаба бригады была получена радиограмма: "Командиру ч военкому полка срочно прибыть в Таллин для личного доклада. Петрухин".

Командир 10-й САБ генерал-майор авиации Николай Трофимович Петрухин, высокий, стройный, чернявый, одинаково энергичный на земле и в воздухе, был похож на темпераментных испанских летчиков и по внешнему виду не отличался от них. Он успешно дрался более года в небе Испании. Провел десятки боев на "курносом", как там называли самолет И-16, с "фиатами", "мессершмиттами" и "юнкерсами". Только тяжелое ранение в одном из боев заставило его вернуться на Родину. Высоко оценило Советское государство ратный труд Петрухина. Он был награжден орденами Ленина и Красного Знамени.

Командуя недавно сформированной смешанной авиационной бригадой, части которой размещались в районе Таллина и полуострова Ханко, он принимал все меры, чтобы быстрее сделать ее по-настоящему боеспособной. Генерал знал, что в случае войны этому соединению первому придется сражаться с врагом.

Сегодня впервые за всю зиму в один день произошло несколько нарушений государственной границы в наиболее важных в военном отношении районах. Поэтому командир бригады решил вызвать всех командиров и военкомов авиаполков, частей обслуживания и строительства, чтобы побеседовать с ними и довести до их сведения ряд указаний командующего ВВС флота. Речь шла об ускорении строительства важных военных объектов.

Подполковник Романенко вылетел на совещание вместе с военкомом полка батальонным комиссаром Лазаревым на учебно-боевом самолете УТИ-4. Он еще раз внимательно осмотрел с воздуха хорошо известный ему полуостров Ханко. С высоты была видна вся панорама сооружений на полуострове и близлежащих островах. Военные строители и сами войска сооружали и совершенствовали противодесантную оборону, завершали работы на артиллерийских позициях, тысячи солдат рыли траншеи, строили долговременные оборонительные точки. "Да, ценные данные увезли сегодня фашистские разведчики", - с горечью

подумал Романенко. Мощные береговые батареи в сочетании с минными позициями полностью закрывали проход для любых боевых кораблей противника в Финский залив в случае войны. Но закрыть путь самолетам врага в Финский залив, к Таллину и Ленинграду, могут только истребители. А для этого их нужно своевременно поднять и навести на врага. С мыслями, как сделать это лучше, и летел командир 13-го ИАП {истребительного авиаполка} на совещание к командиру авиабригады. Длилось оно полтора часа. Заслушав командиров и военкомов, генерал Петрухин поставил новые задачи. Они сводились к следующему; в истребительных полках в светлое время суток иметь в боевой готовности ь 1 и ь 2 дежурное боевое ядро в составе эскадрильи, ночью - два самолета в боеготовности ь 2. В инструкцию по борьбе с нарушителями вносились изменения - разрешалось открывать предупредительный огонь. Огонь же на поражение разрешался только в случае явных враждебных действий нанесения бомбовых или штурмовых ударов по объектам на море и на суше. На этом же совещании командиры полков уточнили сроки и порядок переучивания летного состава на новых самолетах.

Но самые острые вопросы - обнаружение воздушных целей, оповещение, целеуказание и особенно управление самолетами в воздухе - оставались по-прежнему не решенными. Поэтому в обратном полете командира не покидали горькие мысли. Он искал, продумывал все, что могло хотя бы частично уменьшить эти пробелы в боеспособности истребительного полка.

Сразу после посадки Романенко уехал к командиру военно-морской базы, которому изложил свои предложения о том, как сократить время прохождения информации о воздушной обстановке до дежурных истребителей. Для этого требовалось развернуть еще четыре поста наблюдения и целеуказания на островах, расположенных с трех сторон полуострова. Им нужно держать прямую телефонную связь со штабом авиаполка. Это сокращало прохождение информации на три-четыре минуты, что значительно повышало возможности перехвата самолетов-нарушителей.

Забегая вперед, следует отметить, что и этот вопрос решить полностью не удалось. Запас полевого телефонного провода на базе позволял развернуть дополнительно только два поста. Через несколько дней их создали на островах Фурушер и Мэдэн.

Сегодня же разбор итогов летного дня начался, как и было объявлено, в 8 часов вечера. Главное внимание было уделено оперативно-политической обстановке в районе Балтики, нарастанию явной военной угрозы, а отсюда необходимости

повышения боевой готовности авиации. С этой целью со следующего дня в полку увеличивались дежурные силы до эскадрильи. Особое впечатление на присутствующих произвело сообщение, что 3-я эскадрилья, летающая на самолетах И-16 первых серий, срочно приступает к теоретическому изучению нового истребителя МиГ-3.

Заканчивая разбор, подполковник Романенко сказал:

- Товарищи летчики, техники и командиры других специальностей, наша работа идет очень напряженно, много беспокойства причиняют самолеты иностранных соседей. Сегодня мы убедились, что борьба с ними остается по-прежнему трудной, несмотря на некоторые изменения, внесенные в существующие документы и положения. Чувствуется, весна предстоит еще более беспокойная и напряженная, и успехи полка будут зависеть от каждого из нас.

В апреле, когда раскис аэродром, полк получил дополнительный приказ: готовить для переучивания на МиГ-3 не одну, а две эскадрильи. Третью, о чем было известно раньше, и первую, летавшую на тяжелых "ишаках". И еще новость: как только аэродром будет пригоден для взлета, всем трем эскадрильям перелететь на полевой аэродром в район Нарвы, где развернуть летний лагерь, получить новые самолеты и закончить переучивание летчиков до 1 июля.

Охрана базы Ханко возлагалась на 4-ю эскадрилью "чаек". Штаб полка, все подразделения обслуживания оставались на месте. Им предстояло усилить строительный батальон и за весенне-летний период расширить аэродром для новой техники, построить ангары и служебные помещения. В помощь им подключался и большой отряд из числа семей авиаполка и технической базы.

Сборы в лагерь тянулись почти две недели. Прежде нужно было подготовить хотя бы частично лагерь, получить судно для перевозки наземного эшелона, организовать обслуживание полка.

Холостяки давно были готовы к отлету и отплытию, сложили в чемоданы немудрящие пожитки - и делу конец! А каково тем, кто обзавелся семьей? Матери, жены и даже ребятишки совали им в чемоданы, вещмешки, в картонные или фанерные ящики то, чего вообще авиатору в лагере не нужно. Но недаром в народе говорят, что сердце матери и любящей жены всегда предчувствует. Так и в этих сборах: улучив момент, когда детей рядом нет, они тихо говорили: "Бери, родной, все, что даю, ведь весна-то беспокойная, мало ли что может случиться...".

И случилось... Простившись перед отлетом и отплытием на корабле с родными, многие простились, с ними на долгие годы, а

некоторые - навсегда.

Жизнь в летнем лагере началась в первых числах мая. Кустарник и деревья вокруг большого круглого поля аэродрома только что оделись в зеленый наряд. Наконец появились просветы в мучительном организационном периоде, когда полк готовился к работе одновременно на двух аэродромах. Да и аэродромы пришли наконец в хорошее состояние.

В лагере все еще на старых самолетах летали два дня в неделю, а один день весь личный состав занимался техническим осмотром материальной части так называемый парковый день. Три дня отводились наземной учебе в двух огромных, словно ангары, палатках, в которых был даже настлан пол из обструганных досок, прогибающихся под ногами.

Потянулись однообразные дни: облет района с молодыми летчиками, полеты звеньями по маршруту и групповая слетанность звеном и эскадрильей. Но самыми неприятными были дни наземной учебы. От завтрака до обеда, а потом до ужина сидели в палатках, с каждым днем все больше прогреваемых солнцем. Старательно перечерчивали в тетради путаные схемы бензо- и маслопитания, водяного охлаждения, электропроводки и малопонятной даже техникам гидросистемы уборки и выпуска шасси самолета МиГ-3. Тысячи цифр громоздились на страничках рабочих тетрадей, и все нужно было запомнить наизусть: ход поршня, диаметр трехлопастного винта, размах крыла, длину самолета, ширину шасси, высоту киля... А еще показания приборов, их размещение на панели, режимы скоростей и уйму предупреждений летчику на случай отказа чего-то...

Летчики 1-й и 3-й эскадрилий даже устроили теоретический "бой", кто лучше знает на память тактико-технические данные. Выиграли летчики 3-й эскадрильи, так как они "зубрили" эти цифры уже более трех месяцев.

Во 2-й эскадрилье было полегче: летчики просто продолжали углублять свои знания самолетов И-16 серий 24, 27 и 29-й, программа наземных занятий у них была меньше. Несколько дней они использовали на изучение электросхемы пуска реактивных снарядов, именуемых РС-82. Установка находилась на самолете, но до сих пор изучать ее было запрещено.

Теперь в полк пришла на трех листочках инструкция о применении "эрэсов" в воздушном бою и при штурмовках наземных целей.

Инструкция была написана очень сжато и совершенно непонятно. Даже представители из штаба ВВС не могли объяснить, почему это оружие должно использовать на

дальностях от 800 до 1600 метров, тем более что такие дистанции летчику трудно на глаз определять. Самих же "эрэсов" пока никто не видел. Говорили, что они находятся где-то на центральных складах, под особой охраной. Была еще одна инструкция (несекретная) по использованию на самолетах этих серий подвесных баков для горючего, которые увеличивали время полета на 40-45 минут, но баков тоже не было, и будут ли они в полку, никто не знал. Во всяком случае на складах ВВС флота они отсутствовали.

Изучив эти документы, личный состав 2-й эскадрильи занялся благоустройством лагеря.

К концу мая подполковник Романенко получил документ, в котором указывалось, что 13-й ИАП новые самолеты получит после полного перевооружения 5-го ИАП 61-й авиабригады. Поэтому командир 10-й авиабригады требовал максимального увеличения темпов полетов на боевое применение (воздушная стрельба, бомбометание, воздушные учебные бои и групповая слетанность) с молодым летным составом на самолетах И-153 и И-16. С каждым днем слухи о войне распространялись все больше, особенно на полуострове Ханко. Работники полпредства СССР в Хельсинки и их семьи охотно ездили на полуостров отдохнуть у своих, тем более что погода установилась чудесная. Разумеется, на прекрасном пляже авиационного полка и других частей базы Ханко, кроме деловых связей, завязывались и связи дружеские и семейные. Наши дипломаты предупреждали: будьте начеку. В правительственных кругах Финляндии открыто говорят, что в ближайшее время гитлеровская Германия начнет войну против Советского Союза. "Еще один признак, - говорили они, - богатые жители Хельсинки уезжают в Швецию". Да и сами летчики 4-й авиаэскадрильи, летавшие в районе базы, и посты СНИС {СНИС - служба наблюдения и связи, существовавшая в Военно-Морском Флоте} наблюдали все усиливающееся движение кораблей между портами Финляндии.

Изменилась обстановка и непосредственно на границе с полуостровом Ханко. Наша войсковая разведка доносила, что финны усилили и открыто строят оборону на перешейке и на ближайших островах. Вблизи границы появилось большое количество деревянных и металлических вышек для наблюдения за действиями наших войск на полуострове. Все это говорило о надвигающейся войне. Но все же мы не думали, не предполагали (а вернее, гнали от себя мысль о войне), что через какие-то три-четыре недели прогремят первые орудийные залпы на всей границе - от Черного до Баренцева моря.

ПО СИГНАЛУ СИРЕНЫ

Предгрозовая атмосфера сгущалась с каждым днем. Все мы - и летчики, и техники - шестым чувством воинов улавливали приближение войны. Между тем жизнь в полку шла своим чередом. После полетов мы иногда собирались в бильярдной. Игра шла азартная - на "под стол". Иными словами, проигравший две партии из трех должен был проползти на четвереньках во всю длину бильярдного стола туда и обратно под смех товарищей. Жены бранили нас за пристрастие к бильярду, а мы оправдывались: доказывали, что эта игра развивает глазомер, повышает точность движений руки и это совершенно необходимо военным летчикам. Впрочем, сам я не очень верил в ценность бильярда для летной тренировки. Просто любил игру, а необходимостью развивать глазомер защищался от справедливых, надо признать, упреков Сашеньки.

Но в субботу, 21 июня 1941 года, я вечером не играл в бильярд, а решил помыться в нашей парной бане, похлестаться свежим веником. Мы парились, соревнуясь, кто выдержит на полке больше всех. Дома в этот день было как-то особенно тепло, уютно. Мы долго не гасили в комнате свет. Сашенька притянула к себе мою голову, понюхала волосы, сказала:

- Как приятно пахнет березой. А почему в день женской бани не топят парную? Я тоже хочу, чтобы от моих волос пахло березой...

...Мы проснулись от знакомого, но почему-то особенно надрывного и тревожного воя сирены, установленной на крыше нашего клуба. Вскоре летчики и техники, обгоняя друг друга, бежали на стоянку самолетов. Я, как начальник парашютно-десантной службы эскадрильи, значился по боевому расписанию за номером тринадцать. Мы встали неровным строем, ожидая указаний командира отряда капитана Владимира Федоровича Полтарака.

Все в эти минуты, видимо, думали об одном и том же: хорошо ли подготовили себя и самолеты к боевому вылету по сигналу тревоги? Дальнейшее было делом командира эскадрильи. Только он имел право разрешить одному из отрядов подняться в воздух.

Капитан Полтарак необычно долго задержался в штабе эскадрильи. Мы ждали, и нам уже казалось, что вот-вот загудит короткими сигналами сирена: отбой тревоги!

Мы, летчики, пойдем в летный класс эскадрильи, там все получат замечания, Полтарак даст нахлобучку тем, кто через забор, минуя проходную, мчался на стоянку самолетов. На этом и закончится для нас воскресная ночь 22 июня. А может быть и иное: летчики разлетятся в зоны ночного пилотирования, затем по сигналу серии зеленых ракет совершат посадку и, естественно,

получат заслуженную оценку. Потом сдадут самолеты техникам, да и пойдут небольшими группками по плохо освещенному городку к своим домам...

...Когда капитан Полтарак быстро подошел к нам, лицо его было бледным и усталым. Кто-то подал команду "смирно".

Капитан тише обычного произнес "вольно" и обвел всех взглядом. Все ждали затаив дыхание.

- Товарищи! Всему флоту объявлена боевая готовность номер один. Есть предположение, что немецкая авиация может совершить налеты на нашу Родину Нам необходимо рассредоточить самолеты по западной части аэродрома. Отряды с рассвета должны быть готовы к отражению удара авиации противника. Первый отряд поведу я. Моим левым ведомым будет лейтенант Голубев, правым лейтенант Князев. Приказываю: сейчас отрулить самолеты, поставить по звеньям. Летчикам находиться у самолетов! Адъютанту отряда обеспечить связь с эскадрильей и установить дежурство у телефона.

Он быстро пошел к своему самолету, принял на ходу рапорт старшего техника отряда о полной готовности материальной части и специальных машин.

Через несколько минут два отряда И-10 и отряд И-15 в полной темноте с помощью техникой и мотористов зарулили на стоянки в прилегающем к аэродрому лесу.

Сразу за кустарником начиналось болото, по которому протекал небольшой ручеек, от ручья и от болота тянуло холодной сыростью. Стоял густой туман.

Мы понемногу успокоились, и все стало утихать, только автостартеры, бензо- и маслозаправщики с погашенными фарами продолжали подыскивать для своих рассредоточенных стоянок удобные места.

Вдоль стоянки с карманным электрическим фонариком в руке шел капитан Полтарак.

Мой истребитель стоял метрах в двадцати от самолета командира, и я первым подошел к капитану. Полтарак стоял у левой консоли крыла. Он осветил меня на мгновение фонариком и подал руку. Мы молча обменялись рукопожатием и также молча обнялись.

- Ну, Василий, свалим сегодня "мессера" или нет? - сказал Полтарак.

- Разумеется, свалим, Володя, обязательно! - ответил я ему, улыбаясь и не веря еще в серьезность наступившего момента.

Мы крепко дружили с командиром отряда. Разница в звании и положение начальник-подчиненный не играли никакой роли. Мы были почти одинакового возраста и оба увлекались

парашютным спортом. Я обучал капитана затяжным прыжкам. Мы не раз пугали жителей гарнизона, и особенно мою жену, постоянно наблюдавшую наши прыжки с затяжкой до высоты триста метров. Тем, кто смотрел на нас с земли, казалось, что купола уже не откроются - так долго продолжалось свободное падение...

Полтарак же научил меня за короткое время управлять "строгим" {"строгим" летчики называли самолет, очень чутко реагирующий в полете на малейшее изменение скорости и работу механизмов управления} самолетом И-16 днем и ночью. На воздушных стрельбах и во время учебных воздушных боев мы часто встречались как "противники", ни в чем не уступающие друг другу.

Мы молча стояли в темноте, пока не собрались все летчики отряда. Кожаный реглан капитана был расстегнут. На груди тускло поблескивал орден Красного Знамени. Наконец Полтарак заговорил:

- Вылет дежурного отряда или звена - по сигналу красной ракеты с командного пункта эскадрильи. При двух красных - взлетают первый и второй отряды, при трех красных - взлетает вся эскадрилья. В случае воздушного боя с бомбардировщиками атаковать звеном один самолет с двух сторон. Левому ведомому вывести из строя воздушного стрелка хвостовой турели, затем прикрыть при выходе из атаки командира звена и правого ведомого. Самому выходить резким отворотом в сторону и вниз.

Повторение атаки делать по сигналу командира звена - покачиванию с крыла на крыло. Истребители противника в нашем районе вряд ли будут - радиус их действия таков, что они не долетят. Финские летчики, наверное, не будут воевать вместе с немцами. Направление па противника и его высоту будут показывать полотнищами с указательного пункта, который находится на западном берегу озера Пейпия. При вылетах всем обязательно выходить на пункт целеуказаний. Остальные два пункта, напоминаю, если кто забыл, - у Шепелева маяка и в трех километрах восточное Нарвского моста. Звеньям от меня не отрываться! Вот и все. Кому что неясно? - Строй молчал, это капитану не понравилось, молчания он не терпел. Подождав немного, он добавил:

- За тридцать минут до рассвета всем занять места в самолетах и быть готовыми к вылету, а пока еще раз проверьте маскировку самолетов. Разойдись!

Мы еще немного постояли, затем медленно пошли к своим самолетам. Было около трех часов ночи. Каждый, по-видимому, не верил, что вот так может начаться война. И я тоже спокойно

думал о том, что если учебного вылета ночью не дадут, то на рассвете это беспокойное, особенно в воскресный день, мероприятие все-таки кончится.

Со мной рядом шел младший лейтенант Цветков. Холостой, веселый, беззаботный парень, он без всякого стеснения сказал мне:

- Вот не вовремя эта тревога! У меня в Петергофе как раз сегодня встреча с Надюшей. Она будет ждать на вокзале в десять утра. Нескладно получается. Ну, ничего, как дадут отбой, я с первой же "кукушкой" в Ленинград, а оттуда - мигом в Петергоф.

- Ну, а если на самом деле война?

- Тогда все, любовь пропала, - в голосе Петра слышался смех.

Я повернул к своему самолету, а Цветков, ускорив шаг, пошел дальше...

...В четыре часа утра мы заняли свои места в самолетах, а в четыре тридцать из леса взвились одна за другой три красные ракеты - сигнал взлета всей эскадрильи.

Этот, как выяснилось, первый для нас боевой вылет, или, как позже шутили летчики, "первый военный блин", едва не вышел комом. Да каким еще комом! Вполне могли погибнуть без всякого участия врага десяток или больше пилотов.

Когда мы начали разбег, то, пересекая почему-то наш курс, взлетал второй отряд И-16, а навстречу - уму непостижимо! - лоб в лоб взлетали "бисы". То ли нам повезло, то ли оттого, что самолет И-15 ("бис") имел малый разбег и сразу уходил с набором высоты, мы как-то разошлись, не столкнувшись. В поднявшейся кутерьме три девятки самолетов на пересекающихся и встречных курсах без потерь ушли на первое боевое задание. Чего только не случается в авиации...

Мы пошли на пункт целеуказаний. До него нам было ближе всех. Длинная стрела указывала на восток. Три поперечных полотнища показывали: высота 3000 метров. Это значило, что противник где-то на востоке, на высоте 3000 метров, а дальше ищи его сам...

Наш отряд летел в сторону Петергофа. У Шепелева маяка по сигналам указательного пункта мы повернули на юг и снизились до 1000 метров. Навстречу попалось несколько групп наших самолетов - "мигов", "яков", "ишачков" и "чаек" - все они покачали крыльями, показывая, что свои.

Возле Волосова в небе было пусто, и мы полетели вдоль железной дороги к Нарве. Там лежал указатель на восток, мы полетели этим курсом и пришли прямо на свой аэродром, иначе говоря, сделали полный круг. Самолетов противника во время этого первого боевого вылета не встречали.

Подрулив к стоянке, капитан Полтарак сбросил парашют, вскочил на подножку автостартера и помчался на КП эскадрильи. Мы понимали, что командир решил разобраться; по чьей вине летчики чуть не разбились почти на старте, едва оторвавшись от земли. Но стоило ли искать виновных! Мы все понимали: управление полетами остается нашим слабым местом. Радиостанций на самолетах, обещанных еще в марте-апреле, так и не установили. По-прежнему командиры вынуждены были давать сигналы разноцветными ракетами да приказывать уложить в том или ином направлении указательные полотнища. И, в сущности, судьбу боя в начале войны решали глазомер, умение да находчивость летчиков...

Вернувшись из штаба эскадрильи, капитан сказал:

- Из бригады (штаб ее был в Петергофе) сообщили, что немецкие самолеты сбросили мины и бомбы на Кронштадтский рейд. - И добавил: - Ну, а таких самоубийственных взлетов, как сегодня утром, больше не будет. Адъютанту поставить дежурного по отряду, который будет дополнять команды дежурного по полетам.

Быстро заправили горючим самолеты, надели парашюты и заняли места в кабинах. Эскадрилья дежурила всем составом. Солнце поднялось над горизонтом и ярко светило прямо в глаза. Я надвинул светофильтровые очки, положил ладони на ручку управления и склонил голову. Постепенно мысли мои стали путаться: бессонная ночь брала свое, и я впервые в жизни уснул в кабине самолета. Техник Богданов, увидев, что я сплю, не стал меня будить: он знал мой беспокойный характер и хотел, чтобы я получше отдохнул после первого боевого вылета. В двенадцать часов дня по радио передали выступление В.М. Молотова, который объявил народу о начале войны с фашистской Германией. Техник подбежал к кабине и стал меня трясти за плечо:

- Товарищ командир, товарищ командир!

Я, спросонья не поняв в чем дело, стал запускать мотор, но техник отвел мою руку от электростартера и громко закричал:

- Командир, Молотов сообщил, что началась война с Германией! Фашисты наступают по всей западной границе! Авиация немцев бомбит города и аэродромы! Понимаешь или нет?

Я понимал, конечно, значение этого страшного сообщения. Но тогда еще не осознавал, что предстоит пережить народу, стране и, конечно, каждому летчику. Не знал я, с чего начинать. И все же снял все запрещающие таблички, страховочные резинки с множества рычагов, тумблеров и защелок в кабине самолета и,

подав их технику, сказал:

- До конца войны мне все это не показывай. Теперь не до техники безопасности. Самолет, как и летчик, должен отдавать в бою все, на что способен, и еще чуточку сверх того. Понял?

Техник хотел что-то возразить, но, подумав немного, взял таблички и ограничители, положил их в карман комбинезона и тихо сказал:

- Ваша правда... Война с фашистской Германией будет очень тяжелой. Ох, сколько горя впереди!.. - Потом, как бы опомнившись, произнес: - Я подежурю у самолета, а вы выйдите из кабины, разомнитесь немного...

Я расстегнул парашют, сбросил лямки на борт кабины и спрыгнул на землю. В это время к стоянке отряда подбежал механик комиссара эскадрильи и, приложив ладони ко рту, крикнул:

- Всему летному составу, кроме дежурных звеньев, собраться на стоянке самолетов управления на митинг! Начнется через пятнадцать минут.

Поравнявшись с нами, он, козырнув, вновь громко закричал:

- Все на митинг!

Младший лейтенант Цветков издали помахал мне шлемом и громко крикнул:

- Товарищ лейтенант, скажите на митинге, что мы, чугуевцы, не подведем!

Он имел в виду летчиков, окончивших Чугуевское летное училище и шесть месяцев тому назад прибывших в нашу эскадрилью.

- Ладно, ладно, "чугунок", скажу, что ты здесь, а не в Петергофе и что ждешь свидания не с Надюшей, а с "юнкерсом"...

Комиссар эскадрильи открыл митинг. Он произнес взволнованную речь, потом выступили два летчика и два техника. Я молчал, потому что вообще не любил и не умел выступать на многолюдных собраниях. Да и не хотел повторять сказанное - и очень хорошо - другими. У меня в тот момент было единственное желание; скорее в бой, скорее встретить врага в воздухе...

Последним взял слово командир эскадрильи. Его выступление было самым коротким. Он сказал:

- Товарищи! Фашисты знают, как советские люди умеют защищать свою Родину. Наши летчики будут уничтожать врага не только в воздухе, но и на земле. Война долго не продлится, враг будет разбит!

В это время оперативный дежурный эскадрильи выскочил из находившейся рядом палатки, пустил одну за другой три красные ракеты и крикнул:

- Самолеты противника идут вдоль залива на восток, высота две-три тысячи метров!!

Не дожидаясь других команд, все бросились к своим самолетам. До наших истребителей было метров шестьсот. Пока мы бежали, от каждого отряда взлетело по одному звену и скрылось из виду.

К самолетам первыми прибежали капитан Полтарак и я, остальные порядочно отстали. Личная физическая закалка была налицо. Я вскочил в кабину самолета, запустил мотор и, пока он прогревался, быстро застегнул лямки парашюта и поясной привязной ремень. Плечевыми ремнями я не привязывался. Это давало свободу движений в кабине, и поэтому я лучше видел все справа, слева и позади. Мне часто говорили товарищи:

- Вылетишь, Василий, на отрицательной перегрузке из кабины.

Я же смеялся и отвечал:

- Ну и что? Вылечу и спущусь на парашюте, но зато не прогляжу друга в беде или подкрадывающегося врага.

Мелочь, конечно. Но впоследствии я не раз убеждался в своей правоте. Десятки раз удавалось своевременно обнаружить врага в задней полусфере, и это спасало меня и товарищей от верной гибели.

По сигналу командира отряда мы взлетели шестеркой вслед за звеном командира эскадрильи и пошли к Кургальскому мысу. Все помнили слова дежурного, что противник идет вдоль Финского залива, и надеялись на встречу с ним. Выйдя в Нарвский залив, встретили три наших самолета МБР-2. Их мы в шутку называли "самолеты с домиком". Издали действительно казалось, что на них сверху имеется какая-то своеобразная, непохожая на военную постройка. Они покачали крыльями. Это уже стало известным всем сигналом "Мы свои".

Вернувшись на аэродром, мы узнали, что вражеские самолеты-разведчики были в районе Таллина, а нашу эскадрилью подняли по ошибке, увидев свои самолеты МБР-2, которые вылетали в Финский залив с гидроаэродрома Пейпия, находившегося от нас всего в шести километрах.

После этого полета капитан Полтарак разбора не делал, а только сердито сказал:

- Ну и безответственность... Даже сосед в шести километрах не знает о вылете своих самолетов...

...Война начинается и ведется на каждом участке вроде бы одинаково и все-таки по-разному. Вот и сегодня здесь, под Нарвой, мы ее не ощутили, хотя за эти пятнадцать часов в других местах погибли десятки тысяч людей. Кровопролитные бои шли и

на земле, и в воздухе. А на Балтике вся авиация флота, за исключением двух эскадрилий самолетов МБР-2 в Либаве и Риге, еще не вступала в боевые действия.

Надо сказать, ближе всех к врагу из частей истребительной авиации находился наш 13-й истребительный авиаполк, который в первые дни войны базировался на двух аэродромах. На Ханко - 4-я эскадрилья "чаек" уже 21 июня по указанию командира военно-морской базы (ВМБ) генерал-лейтенанта Кабанова патрулировала над базой, где шла погрузка на турбоэлектроход "И. Сталин" 2500 человек - членов семей военнослужащих. Эскадрилья, поднятая по тревоге, прикрывала базу с воздуха и весь день 22 июня. В 18 часов 27 минут турбоэлектроход, приняв на борт людей и грузы, в сопровождении боевых кораблей под прикрытием звена истребителей покинул полуостров Ханко. Через сорок минут, когда конвой был в десяти милях от берега, группа фашистских самолетов Ю-88 нанесла удар по военно-морской базе. Но гитлеровцы сбросили бомбы на пустое место. Все шесть торпедных катеров были в море, несли дозорную службу, а турбоэлектроход тоже находился уже далеко от берега.

К вечеру мне разрешили сходить домой, взять бритвенный прибор и другие необходимые вещи, так как жить теперь нам предстояло в палатках, поставленных в кустарнике в полусотне метров от стоянки самолетов. По дороге к дому я думал: что скажет мне Сашенька? Ведь она жена военного летчика. У нее и так было немало тревог, как, впрочем, и у всех женщин, связавших свои судьбы с пилотами. И вот война... Я вспоминал нашу первую встречу в августе 1938 года на молодежном вечере в Старом Крыму, в городском парке. После этого мы встречались каждый выходной день. Много говорили о жизни нынешней и будущей. Я рассказал ей о своей мечте: стать военным летчиком-истребителем. Но с грустью добавил, что пока моя мечта не сбывается...

- Но ведь это опасно... Очень опасно... - сказала Сашенька.

- Ну, что ты... Нормальная работа. В конце концов и на земле можно ногу сломать, а то и шею, бывает...

В ноябре заканчивался срок обучения в высшей летной школе Осоавиахима, где мы осваивали новые модели спортивных самолетов. На выпускном вечере было много молодежи из Старого Крыма и Феодосии. Пришла и Сашенька, как я стал ее называть. На этом вечере и произошло объяснение в любви. Я просил ее стать моей женой. Саша не отказалась и не согласилась. Сказала, что ей надо подумать, и вскоре ушла. Одна. Я просил ее приехать на следующий день на вокзал в Феодосию. Но не дождался. Мне предстояло ехать в Минеральные Воды,

поскольку я получил назначение на должность инструктора-летчика во вновь созданный аэроклуб. И там, на вокзале, я принял решение: любой ценой добьюсь, чтобы Сашенька уехала вместе со мной. Сдал билет, сел на попутную машину и поехал в Старый Крым. Сашу я нашел дома. Она жила в маленькой комнатке рядом с детским садом, где работала старшей медсестрой. Когда она открыла дверь, с изумлением глядя на меня, я сказал:

- Без тебя не уеду. Завтра пойдем в райком комсомола и в здравотдел просить, чтоб тебе дали расчет.

- Вася, - ответила она, - признаюсь, что я ждала тебя, мне хочется тебе верить, но у меня много сомнений. Все случилось так быстро, и я не совсем понимаю, что происходит со мной...

Сашенька была очень скромна и застенчива. Не знаю, откуда взялись у меня слова, откуда появилась сила убеждения. Наверно, и правда, что любовь рушит любые преграды... Так или иначе, но этот день стал первым днем нашей совместной жизни. А свадьбу (и, кстати, Новый год) мы отпраздновали - очень скромно - 31 декабря 1938 года. Потом я поступил в Ейское авиационное училище морских летчиков. Сашенька тоже приехала в Ейск. А в июле 1940 года мы вместе отправились на Балтику...

Было около девяти часов вечера 23 июня, когда я подходил к авиагородку. Солнце склонялось к горизонту и от двухэтажных восьмиквартирных домов падали длинные тени. Уютный городок, расположенный рядом с густым лесом, был безлюден, только старушка мать командира авиационно-технической базы сидела на детской площадке с кучкой ребятишек, строивших песчаные домики.

Дверь в квартиру была закрыта. Ключ мы оставляли под половичком, когда уходили надолго. На столе я нашел записку: "Вася, ушла вместе с женщинами на боеприпас набивать пулеметные ленты для вас... Целую. Твоя С..." Да, война вошла и в жизнь Сашеньки, и в жизнь других жен летчиков и техников. Взяв нужные вещи, я осмотрел нашу чистенькую и светлую комнату. Все в ней было спокойным и родным. "Неужели кончилось то прекрасное, что радовало нас обоих?" - подумал я, выходя из дому. Солнце медленно опускалось за макушки леса. Постояв немного на крыльце, я пошел на аэродром дорогой, которая шла мимо боеприпаса. И почти сразу же увидел грузовик, ехавший навстречу. В открытом кузове машины, держась друг за друга, стояли двадцать или тридцать женщин. Одна из них громко закричала:

- Саша, смотри, твой парашютист на свидание пришел.

Машина промчалась мимо, обдав меня пылью. Я решил

вернуться на несколько минут домой. Машина у окраины поселка остановилась, из кузова с шумом и визгом выскочили молодые женщины, потом степенно и неторопливо спустились на землю те, кто постарше. Донесся тот же звонкий голос:

- Саша, он же ждет тебя!

Из толпы женщин ко мне бежала Саша. Я быстро пошел ей навстречу. Ее лицо, руки и даже пышные локоны каштановых волос были измазаны маслом. Она обняла меня, прижалась горячей щекой и заплакала. Впервые я увидел ее слезы. Но ничего ей сказать не успел. С противоположной стороны аэродрома, там, где стояли замаскированные в кустах самолеты нашего отряда, на небольшой высоте с глухим рокотом моторов появился самолет. От его фюзеляжа отделились дна темных предмета и упали в район стоянки. Это был фашистский самолет Ю-88.

Вот теперь, не на секретном плакате, а воочию я впервые увидел "юнкерс". Застекленная кабина штурмана с пулеметной установкой выдавалась немного вперед от гондол двух моторов. Толстый, круглый и длинный фюзеляж заканчивался массивным хвостовым оперением. На желтоватом фоне широких эллипсовидных крыльев чернели большие кресты с белой окантовкой, а на высоком киле - паучья свастика. Прямо из-под фюзеляжа, чуть сзади гондол убранных шасси, торчал ствол пулемета.

Во время разворота верхний стрелок дал несколько длинных очередей, ливень трассирующих пуль летел в сторону ангаров и служебного здания. Потом стрельбу открыли штурман и нижний стрелок. Они вели огонь по стоянке самолетов второго отряда и звена управления.

По "юнкерсу" тоже беспорядочно стреляли трассирующими пулями из винтовок и одного пулемета, установленного недалеко от палатки командира эскадрильи. Три И-16 второго отряда прямо из-под самолета Ю-88 начали взлет на его перехват. Нижний стрелок "юнкерса" дал по ним длинную очередь, пули подняли впереди и левее взлетавших истребителей столбики пыли. Видимо, фашист стрелял торопливо и неприцельно...

Ю-88 со снижением уходил в сторону Финского залива, южнее военно-морской базы Ручьи. Наши истребители убрали шасси и всем звеном сделали правый разворот, погнались за скрывшимся за лесом "юнкерсом". Это был дальний разведчик, предвестник возможного бомбового удара в сумерках или в период короткой и светлой июньской ночи. А так как я входил в расчет экипажей, выделенных для ночных действий, то нужно было срочно бежать на аэродром. Я крепко обнял растерявшуюся и испуганную супругу.

- Иди домой, - крикнул я ей уже на бегу, но она продолжала стоять на том же месте.

Пробегая мимо стоянки самолетов звена управления, я увидел, что на автостартере (машина для запуска моторов самолета) повезли раненого механика. Вот и первый ручеек крови пролился в нашей авиационной семье. А как этот ручеек будет течь дальше, превращаясь в огромную реку, я тогда не думал.

Техник с мотористом стояли у самолета. Техник взволнованно сказал:

- Нам повезло. "Юнкерс" сбросил две бомбы, и они не взорвались, их сбросили вместе с предохранителями от ветрянок взрывателей. Наверное, руки тряслись у разбойника - не успел спять. Сейчас оружейники готовят длинные тросы, будем оттаскивать бомбы к болоту и подрывать. Во втором отряде и в звене управления есть поврежденные самолеты и ранен механик...

Выслушав техника, я сел на ящики с пулеметными лентами - это был тот самый боекомплект, который готовили наши жены.

В ранних сумерках приземлились дежурные истребители. Догнать "юнкерса" им не удалось, он ушел на финскую территорию.

Так просидел я до наступления полной темноты, потом пошел в палатку, лег не раздеваясь на матрац, лежавший поверх душистых березовых веток. Я испытывал беспредельное недовольство собой. С четырех часов утра и до восьми вечера дежурил в истребителе, вылетал перехватывать противника, оказавшегося на поверку нашими же самолетами. А когда прямо на аэродром прилетел "юнкерс", я оказался с женой около дома и беспомощно смотрел, как над головой пролетел враг, сбросивший бомбы и стрелявший из пулеметов...

Да, неудачно прошел первый день войны. Какими-то будут второй, третий?.. А может быть, и сотый? Тогда никто не мог предполагать, что впереди без малого полторы тысячи боевых дней, боль потерь, пьянящая радость побед.

Тогда я еще не знал о событиях в районе Таллина и о том, что 25 июня летчик 13-го полка Алексей Антоненко собьет первый фашистский самолет. Это будет первой победой в Балтийском небе. Но рассказать об этом придется позже со слов друзей-очевидцев, потому что в бою я не участвовал. К тому же последовательность событий приходится несколько смещать, иной раз возвращаться к прошлому...

ТРИЖДЫ ТРИНАДЦАТОЕ

Давно существуют поверья и разные приметы на дни, числа, явления природы. И случается, что суеверия эти вроде бы подтверждаются реальными событиями. А вернее, человек,

внушив себе что-то, неосознанно ищет совпадений. В самом деле, издавна считается, что понедельник - день тяжелый, а отчего - неизвестно. Тринадцатое число - чертова дюжина... И тому подобное.

Вырос я в деревне, в большой трудовой семье. С детства не был трусливым, ходил один в лес за ягодами, по грибы, умышленно захаживал в соседние деревни, где не раз меня, чужака, лупцевали мальчишки. Суевериям я не был подвержен, хотя в юности, да и на воинской службе, не раз случались различные неприятности, и приходились они, как нарочно, на тринадцатое число.

13 июля 1941 года рано утром я распростился с боевым другом капитаном Полтараком. Он был назначен командиром отдельного отряда в Петергоф. Как только У-2 скрылся за лесом, мы по приказу нового командира отряда заняли места в кабинах самолетов. Ждать долго не пришлось. Часов в восемь по сигналу красной ракеты мы пошли на взлет. Но только начали разбег, как на аэродром посыпались бомбы. Фашистские "юнкерсы"!

Две девятки, они впервые бомбили наш аэродром, и все же мы взлетели и не позволили противнику после сброса бомб встать в круг и методически расстрелять все обнаруженное на земле.

Правда, нам не удалось собраться отрядом, мы атаковали немцев парами или звеньями. Я летел на своем N 13.

Мой ведомый лейтенант Дмитрий Князев держался близко ко мне. Навстречу чуть выше и левее шли четыре Ю-88. Я решил атаковать их с наиболее уязвимой стороны - в лоб, и был немало удивлен тем, что вражеские пилоты не боятся лобовой атаки и сами доворачивают навстречу.

Держа в прицеле ведущего, я шел на сближение, чтоб бить наверняка. Но противник опередил меня, начал стрелять с большей дистанции. Темная дымовая трасса прошла рядом. И вдруг пламя взметнулось у меня перед лицом: снаряды попали в мотор. Я машинально двинул ручку управления вперед. Самолеты противника мелькнули выше меня. На одном было двухкилевое хвостовое оперение. Я поежился, поняв, что ошибся: это был вовсе не "юнкерс", как я предполагал, а штурмовик Ме-110, вооруженный четырьмя двадцатимиллиметровыми пушками и двумя пулеметами. С ним на встречном курсе шутки плохи.

Дорого обошлась мне ошибка.

Мотор моего И-16 заклинило, винт прекратил вращение. Счастье еще, что аэродром был справа под крылом.

Все мое внимание было поглощено посадкой, но "мессершмитт" не отстал. Гитлеровец видел, что я иду на вынужденную, и решил меня добить - это никакого груда ему не

составляло. Нужно было левым разворотом вновь выйти мне навстречу и дать прицельную очередь.

Князев своевременно заметил намерение врага и мое крайне тяжелое положение. Он прекратил свою атаку и атаковал наседавшего на меня Ме-110. Увидев, что я уже на аэродроме, Князев погнался добивать "мессера", который на одном моторе заметно отставал от основной группы.

Посадку я произвел на самом краю летного поля, едва перетянув через жилой городок. Весь облитый маслом, я вылез из кабины и, не снимая парашюта, подошел к мотору. Как я не сгорел в воздухе, трудно понять. Три нижних цилиндра и передняя крышка мотора были полностью разбиты. Видимо, в мотор попало несколько снарядов.

Князев в районе Нарвы догнал и добил Ме-110. Пронесся над аэродромом, произвел посадку, лихо подрулил к моему самолету и громко спросил: "Ну что, Василий, не ранен?" Я мотнул головой и сказал только: "Нет".

В каждом боевом вылете летчик накапливает опыт, но вот когда допущенные ошибки едва не стали в жизни последними, они остаются в памяти надолго, если не навсегда.

Когда самолет мой восстановили, ко мне подошел техник Богданов и шепнул: "Товарищ командир, давайте перепишем номер самолета на четырнадцатый". Поняв его предложение, я ответил: "Не надо, смеяться будут над нами. Суеверие же это... Подбили меня правильно - это моя ошибка. Спасибо Князеву, что не дал добить".

Богданов помолчал и сказал:

- Долг платежом красен... Ты же его спас недавно от верной гибели...

...Его слова воскресили в памяти многие вылеты навстречу фашистским бомбардировщикам, прорывающимся к Ленинграду, на штурмовку к Лужскому оборонительному рубежу, где бомбами и реактивными снарядами мы ежедневно уничтожали десятки автомобилей, броневиков и танков врага. Совершали мы и полеты на разведку в тыл врага, вели бои с "мессершмиттами" и "хейнкелями".

11 июля, за два дня до моей роковой ошибки, парой с Дмитрием Князевым полетели мы на разведку фашистских войск, продвигающихся от Пскова на Струги Красные. Зная, что главную опасность представляют "мессеры", я принял решение весь полет выполнить на малой высоте.

С самого начала по нам вели огонь зенитные пулеметы и малокалиберные пушки "эрликоны", установленные на машинах, движущихся в боевых порядках фашистских войск.

В конце концов зенитчикам удалось подбить самолет Князева. Было повреждено управление, лететь Дмитрий мог только по прямой и только на пониженной скорости (при большей скорости самолет валило на крыло). Я пропустил Князева вперед, отстав на необходимую дистанцию. Нетрудно понять, что испытали мы, увидев выше себя четыре "мессершмитта".

В незавидном положении оказался я теперь как прикрывающий. Одному было бы легче. А тут придется отбиваться от четырех, не отходя ни на шаг от боевого друга, который лишен возможности маневрировать.

Гитлеровцы сразу догадались, что с советским истребителем творится что-то неладное. Неспроста он летит только по прямой и в оборонительный круг не становится. С Князева они и начали. Я дал полные обороты мотору и на максимальной скорости начал носиться вправо, влево, вверх, вниз... Отбивал одну атаку за другой. В одной из схваток поймал в прицел самолет врага и из всех четырех "шкасов" полоснул огнем по его мотору и кабине. "Мессер" вспыхнул и упал рядом с колонной своих войск. Это отрезвило остальных, и они стали не так уж наглы и самоуверенны.

Бой длился около 12 минут, и только за линией фронта "мессершмитты" повернули обратно. Князев благополучно посадил на аэродром поврежденную машину, подбежал ко мне, схватил, поднял и, не опуская, сказал:

- Ну, Василий, молодец, спасибо, для тебя малая высота как для щуки омут: думал я, что это мой последний полет...

Вспомнил я и второй бой. На этот раз нашей шестеркой командовал командир отряда. Я летел у него ведомым. Над Кингисеппом разгорелся неравный бой. Шестнадцать истребителей врага прикрывали девятку Ю-88. "Юнкерсы" шли бомбить мост через реку Лугу.

Дерзкая атака нашей шестерки сорвала замысел врага. Два Ю-88 загорелись и упали, не долетев до моста, остальные повернули обратно, сбросив на развороте бомбовый груз. Теперь перед нами только "мессеры". Они-то и решили разделаться с нами. Однако мы вскоре сбили два Ме-109. Но у самолета командира отряда был поврежден мотор, самого пилота ранило, он вышел из боя и полетел к аэродрому.

Есть закон воздушного боя - прикрывать ведущего в любых обстоятельствах. Я бросился ему вдогонку и сразу же ввязался в бой с двумя "мессершмиттами", пытавшимися добить поврежденный самолет.

Бой длился недолго, командир был спасен, а я без единого патрона, на последних каплях горючего тоже вернулся на свой

аэродром. В моем самолете было всего четыре пулевых пробоины.

За небольшое время на моем счету было более ста боевых вылетов, из них сорок пять на бомбоштурмовые удары. Я участвовал во многих воздушных боях, в которых лично и вместе с друзьями сбил одиннадцать вражеских машин - четыре Ю-88, разведчик ФВ-189 (прозванный бойцами "рама"), шесть "мессершмиттов". Но тринадцатое число вновь всплыло, да еще как!

Ночью 13 августа я вылетел на прикрытие моста через реку Нарву. Полет прошел без встречи с противником.

В 8 часов в составе двух звеньев, которые вел только что назначенный заместитель командира отряда, я вылетел на прикрытие железнодорожной станции Веймарн. Там шла разгрузка Ленинградской дивизии народного ополчения.

Нам приказали летать на высотах 1200-1500 метров. "Люди будут видеть, что их прикрывают", - пояснил нам командир эскадрильи при постановке задачи. Это был явный тактический промах: мы отдавали противнику преимущество в высоте. {Тактика истребителей разнообразна. Но именно прикрытие наземных объектов целесообразно вести на большой высоте, используя в наибольшей степени вертикальный маневр}. Ошибку командира не исправил и ведущий группы. Он точно выдерживал заданную высоту. В моем звене левым ведомым шел Князев. Мне всегда было радостно, когда на задание мы вылетали вместе.

Так мы барражировали положенное время, пора бы уж быть смене, но ее все не было. Вдруг с высоты на большой скорости нас атаковала десятка вражеских истребителей Ме-109. Завязался неравный и невыгодный для нас бой. Отбивая атаки "мессеров", мы не покидали объект прикрытия, зная, что имеем дело с "группой сковывания" и вот-вот подойдут "юнкерсы".

Горючее кончалось, и надо было выходить из боя.

Выход из боя при численном превосходстве противника и его господстве по высоте всегда чреват опасностями. И точно: Князева тут же атаковал Ме-109 и поджег. Летчик выбросился с парашютом.

"Сейчас его начнут расстреливать "мессеры". Я развернулся и отбил одну за другой две атаки.

Сильный удар сзади ошеломил меня на несколько секунд. Оглянулся назад Ме-109 у меня в хвосте. "Переворот", - мелькнула мысль. И тут же - второй удар. Снизу. Чувство ног пропало. Одной ручкой сделал вялый переворот.

Высота требовала срочного вывода самолета из пикирования. Подбираю ручку на себя, а самолет продолжает пикировать. Убираю полностью газ и двумя руками подтягиваю ручку к себе. В

это время горячее масло и бензин залили очки. Сбросив их, на мгновенье увидел впереди мелкий кустарник. Из последних сил подтянул ручку управления к себе, левой рукой уперся в передний борт кабины...

В сознание пришел через сутки. Вначале долго не мог понять, где я. Почему так тихо? Почему лежу на спине? Попытался поднять голову, но нестерпимая боль прошла по позвоночнику, ударила в затылок. Я стиснул зубы, закрыл глаза.

Рядом знакомый голос назвал меня по имени. Кто? Напрягаю память: это же голос Дмитрия Князева.

- Дима, это ты? - тихо спросил я, не открывая глаз.

- Я... Ты, Василий, лежи спокойно, все будет хорошо. Поедем домой на аэродром.

Через некоторое время в палатке полевого госпиталя появились люди. Я узнал нашего врача. Он что-то тихо говорил высокому человеку в белом халате. Из разговора я понял, что меня нужно везти в Ленинград, а то будет поздно. Я ничего не понимаю. Меня вынесли на руках и усадили в "эмку" на заднее сиденье. Нестерпимая боль обожгла, сознание помутилось.

Дмитрий Князев протянул забинтованные обожженные руки, обнял меня, поцеловал в щеку и сказал: "Поправляйся, как подживут руки, приеду навестить".

Рядом в кабину села симпатичная женщина, фельдшер. Она сопровождала меня до госпиталя.

Врач строго предупредил ее, чтобы нигде не задерживались: машину командир эскадрильи дал всего на три-четыре часа.

Путь от Веймарна до Ленинграда не короткий. Машину несколько раз останавливали, спрашивали документы, которых у нас не было, но сопровождающая оказалась человеком упорным, и часов в одиннадцать вечера мы добрались по затемненному Ленинграду до проспекта Газа в военно-морской госпиталь.

Медики несколько дней боролись за мою жизнь. Сумели вынуть много осколков, а сколько чужой крова влили в меня - того, наверное, не измерить...

К концу августа я поднялся с постели и стал передвигаться на костылях. Хотелось скорее вернуться в эскадрилью. Шли тяжелые бои на земле и в воздухе. Каждый день от "новеньких" раненых мы узнавали о потере хорошо известных мне крупных населенных пунктов. Противник хотя и медленно, но упорно продвигался на всех направлениях к Ленинграду.

За первую неделю сентября гитлеровцы подошли к Ропше, Красногвардейску {так в годы войны называлась Гатчина}, Ижоре, захватили Мгу и вышли к левому берегу Невы. Раненые моряки, привезенные из-под Шлиссельбурга, сообщили, что город

захвачен немцами. Держится только маленький островок - крепость Орешек на Неве.

В это время я стал ходить с палкой, костыли передал товарищу по палате. Врач сказал, что лечиться мне еще недели две. На шее рана затянулась и заживала хорошо, а вот раны на правой ноге сильно гноились, несколько осколков осталось в мышцах. Такой срок лечения только обрадовал мою супругу, забежавшую в госпиталь навестить меня перед отъездом на оборонительные работы куда-то в район Колпина.

Это был ее третий выезд на оборонительные работы. Выглядела она уставшей, сильно похудела. Но, как, и прежде, были аккуратно причесаны волосы. Сашенька заплетала две тугие косы, а на кончиках волосы завивала спиралью.

- Тяжело тебе, Сашенька... - сказал я. - Зря ты на прошлой неделе не согласилась уехать в тыл. Могла бы заехать в Старую Ладогу, пожила с моими стариками, а дальше было бы виднее. Сама видишь - обстрелы, бомбежки. Бадаевские склады полностью уничтожены. Говорят, что теперь будет очень трудно с продовольствием...

- Нет, милый, как бы ни было тяжело, я из Ленинграда не уеду. Тебя больного, с такими ранами оставить... Нет, нет...

Я обнял ее левой рукой, нежно поцеловал.

- Сашуня, видишь, костыли бросил, теперь хожу с палкой. Скоро снова сяду на "ишачка", не могу больше здесь сидеть, надо уходить. В эскадрилье долечусь.

Завыла сирена, из репродуктора раздался голос: "Воздушная тревога, воздушная тревога..." Я взял Сашу за руку, и мы спустились к траншеям, вырытым во дворе госпиталя для укрытия персонала и раненых. Но прятаться не стали, просто посидели на скамейке под деревом...

Когда дали отбой воздушной тревоги, Сашуня заторопилась: боялась опоздать на сборный пункт. Женщинам сказали, что тех, кто сегодня уедет, отпустят домой через пять дней.

- Как вернусь, сразу прибегу к тебе, родной ты мой раненый сокол...

Она легонько обняла меня за шею, несколько раз поцеловала.

- Давай помогу тебе подняться в палату, а то растревожишь раны. Я еще успею... - сказала она, беря меня под руку.

- Не надо, Сашенька, - я до обеда побуду здесь, а то по тревоге опять придется ковылять с третьего этажа...

Утром 12 сентября я, стараясь меньше хромать, пошел к начальнику медчасти госпиталя. Не спрашивая разрешения, вошел в кабинет и произнес подготовленную заранее фразу:

- Товарищ начальник, я, летчик-истребитель - ночник, бегаю

всю ночь в укрытие по воздушной тревоге, а бить врага в воздухе кто будет? Прошу отпустить меня в часть. Самолеты есть, а летать некому. Если не отпустите, все разно уйду сегодня же, вот так, в чем есть.

Врач внимательно посмотрел на меня и сказал:

- Положите палку, пройдите по кабинету.

Я поднял руку с палкой, стиснул зубы и твердо сделал несколько шагов, потом остановился у его стола. Перед глазами мелькали разноцветные искры, капли пота выступили на лбу. Врач видел это, конечно. Видел, что я едва хожу. Но он понимал, что нужно отпускать тех, кто рвется в бой в такое тяжелое время. Сейчас Ленинграду нужен каждый, кто может сражаться с врагом.

Через час-полтора мне вернули оружие, очищенный от крови китель и все остальное. Только вот ботинки оказались на два размера больше, зато фуражку и белье выдали новые.

Я сел за столик медицинской сестры, быстро написал письмо жене. Просил ее не беспокоиться обо мне, беречь себя.

На аэродром в Низино я добрался на попутной полуторке. Дорога после Стрельны почти до самого Петергофа находилась под артиллерийским обстрелом. Несколько поврежденных машин стояли на обочинах и прямо на дороге. Возле них суетились люди - военные и гражданские.

Наш шофер гнал полуторку на предельной скорости. В кузове машины было пять человек. Мы держались друг за друга и за кабину, чтобы не вылететь за борт. Болела раненая нога. Ниже колена через бинт начала просачиваться кровь. Шофер подвез меня прямо к санитарной части авиабазы. Остановил машину и улыбаясь сказал: "Ну вот, товарищ лейтенант, и проскочили, идите перевяжитесь, наверное, все бинты от тряски сползли".

С помощью спутников я вылез из кузова и, едва переставляя правую ногу, пошел в санчасть. Ожидая перевязки, я узнал, что рядом в комнате лежит раненный в левое плечо летчик нашей эскадрильи лейтенант Федор Зотов. Я зашел к нему, и он рассказал мне о событиях, происходивших после моего ранения.

Эскадрилья в последних боях понесла тяжелые потери. В двух отрядах, в которых к началу войны было двадцать шесть самолетов И-16, осталось девять. Два поврежденных самолета стоят в мастерских на аэродроме, но ремонтировать их некому.

Утром эскадрилья перелетела в Новую Ладогу. Ее увел новый командир Герой Советского Союза майор Денисов.

Из оставшегося технического состава эскадрильи и авиабазы сформировано две стрелковые роты. Они сейчас заняли оборону у аэродрома. Противник в пяти километрах южнее. Все техническое имущество отправляют в Петергоф для перевозки его водой на

Лисий Нос и потом па другие аэродромы под Ленинградом. Ночью или завтра утром заберут раненых.

Новости тяжелые, что и говорить! Нужно возвращаться в Ленинград и оттуда добираться до Новой Ладоги попутными самолетами.

Когда мне делали перевязку, в санчасть привезли еще двоих раненых. Они ехали в Ленинград и перед самой Стрельной попали под огонь немецких автоматчиков. Дорога перерезана, и бои идут на берегу Финского залива.

Выходило, что пути в Ленинград нет. А тут, как назло, нога моя распухла, ботинок надеть нельзя.

Натянув на правую ногу большую калошу, найденную у раненых, я пошел на вещевой склад, где грузили имущество на ЗИС-5, и встретил там младшего воентехника Шепилова, руководившего погрузкой имущества. Он осторожно обнял меня (видел на шее перевязку) и быстро подобрал мне летное обмундирование: меховой шлем, поношенный кожаный реглан, новые кожаные брюки, сапоги 44-го размера, теплое белье, шерстяной свитер и даже планшет.

- Эх, да еще бы хоть какой-нибудь самолет, Василий Терентьевич, к этому обмундированию, - сказал я ему.

Он о чем-то задумался, молчал. Потом попросил часик подождать его здесь и побежал куда-то.

Через час-полтора вернулся с двумя мотористами из нашей эскадрильи и сказал, что если аэродром еще сутки продержится, будут восстановлены два поврежденных И-16 - они стоят в ангаре. Только вот пулеметы с них сняли. Оружейники сделали специальные приспособления и превратили "шкасы" в наземные огневые точки.

Шепилов поручил погрузку и отправку имущества кому-то из младших командиров, послал одного моториста в стрелковые роты позвать на помощь людей и быстро ушел.

Я, уже одетый по-летному, вернулся в санчасть, рассказал Зотову о затее Шепилова и спросил: сможет ли он лететь? Федя обрадованно ответил:

- Одной рукой буду управлять - был бы самолет! Только вот не знаю, где наш аэродром.

- Ладно, Федя, если отремонтируют - долетим. Я ведь из Ладоги, знаю там каждый куст - не только аэродром.

Весть о том, что Петергоф отрезан от Ленинграда, быстро разнеслась по аэродрому. Оставшиеся заработали с утроенной силой, спешили вывезти все, что еще было возможно.

Зотову сделали перевязку, и часов в десять вечера мы пошли к самолетам. На южной стороне аэродрома шла сильная ружейно-

пулеметная перестрелка. Часто рвались мины. Мы, конечно, особенно четко отличали очереди из родного нам пулемета "шкас": он давал 1800 выстрелов в минуту. Это был единственный в мире авиационный пулемет, имевший такую скорострельность.

В ангаре при свете переносных ламп работали человек пятнадцать механиков, прибористов, электриков. Всех их отпустили из рот для подготовки самолетов.

В шесть часов утра техник Шепилов опробовал работу моторов. Заправили бензиновые баки. Все готово к вылету. Утром был туман, который, видимо, препятствовал немецкой пехоте. После захвата южной части аэродрома враг медлил, боялся продвигаться дальше вслепую.

У самолетов в ангаре остались Шепилов и с ним моторист, остальные печально попрощались с нами и ушли в роты.

Вчетвером мы прождали до восьми часов утра, пока не начал рассеиваться туман. Видимость увеличилась до километра.

- Ну, Федя, надеваем парашюты и будем взлетать напрямую, через головы немцев.

Моторист подал нам надувные резиновые спасательные пояса.

- Возьмите, мало ли что...

Мы надели пояса и парашюты. Я попросил моториста затянуть потуже бечевкой сапоги повыше ступни: левый сапог, несмотря на теплые носки и байковые портянки, был все же очень велик - болтался на ноге.

Обнялись мы с нашими техниками, поблагодарили их за помощь и кое-как забрались в кабины. Пока мы готовились к взлету, стрельба слева и справа усилилась. Наверное, немцы пошли в атаку на наши окопавшиеся роты. Мы, как было договорено, взлетели парой над головами вражеской пехоты, убрали шасси и, не набирая высоты, вышли восточнее Петергофа на залив. Видимость над заливом была не более двух километров. Туман слегка поднялся, превратившись в сплошную облачность. Хорошо зная район Ленинграда и области, я уверенно направился по правому берегу Невы к Шлиссельбургу.

Постепенно видимость увеличивалась, облачность поднялась.

Не зная, где проходит линия фронта, я решил лететь через большое село Шереметьевка, далее вдоль южного берега Ладожского озера, затем пересечь железную дорогу в районе Войбокала, пройти через Волховстрой, родную Старую Ладогу, взглянуть на родной дом, а там уже рукой подать до давно знакомого аэродрома на правом берегу Волхова.

Подлетая к Шереметьевке, я посмотрел на крепость Орешек, о которой с гордостью говорили в госпитале раненые моряки. На

маленьком островке рвались снаряды, в воздухе висели белые шрапнельные дымки: крепость продолжала держаться. И тут я увидел, что четыре Ме-109 строем растянутого фронта неслись нам наперерез. В такую погоду встречи с врагом мы не ожидали. Драться было нечем - пулеметы сняты. Надо уходить в облака. Но в облака нельзя, потеряю ведомого. Он не знает района, и карты у него нет. Придется применить ложную лобовую атаку, а пока немцы станут разворачиваться отрываться на восток. Делаю несколько покачиваний крыльями - сигнал Зотову "следуй за мной". Он ответил, значит, врага видит и сигнал понял.

Доворачиваю вправо, увеличиваю скорость. Встреча произойдет восточнее города Шлиссельбурга километра полтора. "Мессеры" попарно резко отворачивают влево и вправо. Проскакиваем между ними. С земли тянутся к нам трассы от пулеметов и "эрликонов". Значит, нужно уходить еще левее, дальше от берега он у врага. Но вот какой-то легкий щелчок в моторе. Через несколько секунд крупная капля масла расплывается на лобовой части козырька кабины, за ней вторая, третья...

Надо уменьшить скорость, иначе масло быстро выбьет и мотор заглохнет. Но лететь на малой скорости вдоль берега озера безоружным нельзя, "мессеры" догонят и собьют обоих. Остается одно - идти через озеро на Лаврове Кобону, Через этот район летает наша транспортная авиация, имеющая прикрытие.

Расстояние до Кобоны 30-35 километров. "Мессеры" на озеро на такой высоте не сунутся, а у меня, возможно, масла и хватит. Оглядываюсь назад, истребителей противника нет. Наверное, на развороте потеряли нас.

Через две минуты южный берег скрылся. Скорость 260 километров в час. Мысленно прикидываю время полета до восточного берега озера. Выходит 7-8 минут.

Вот в эти секунды и вспомнил я, что сегодня как раз тринадцатое число... Поглядел на ручные часы - без десяти девять.

Теперь все внимание мотору. Масло тонкими струйками ползет по козырьку и, сорванное потоком воздуха, оседает пленкой на лице. Значит, перебит маслопровод в верхней части мотора. А вдруг повреждена маслосистема, изменяющая шаг винта? Это совсем скверно: как только масло совсем вытечет, винт автоматически перейдет на большой шаг, потеряет силу тяги, и скорость упадет, а следовательно, время полета до берега увеличится на 2-3 минуты.

Температура головок цилиндров мотора повысилась, стрелка прибора медленно пошла вверх. Очки заливает маслом. Снял их,

прищурил глаза.

Зотов ходит галсами за моим хвостом. Прошел в десяти метрах выше, показывает на мотор, видит, что он стал черным от масла.

Минуты тянутся как вечность. А лечу над водой всего несколько минут. Стараюсь вперед не смотреть. Я верно определил повреждение. Винт постепенно переходит на большой шаг, его тяга уменьшается, и я начинаю метр за метром терять высоту. Выпускаю на одну треть посадочные щитки, это чуть-чуть увеличивает подъемную силу крыла. Температура головок цилиндров критическая. Если поднимется выше, мотор заглохнет.

Расстегиваю привязные ремни, сбрасываю лямки парашюта, открываю боковые лючки кабины. Скорость совсем упала, самолет качается с крыла на крыло, с трудом удерживаю его. Успеваю при этом кое-как надуть спасательный пояс. Винт едва крутится, вижу каждую лопасть.

До берега еще километра два. Под самолетом пять метров высоты. Подбираю ручку управления все больше на себя и пролетаю еще около километра. И тут все. Брызги, толчок...

Холод обжигает лицо, лезет под реглан, в сапоги, как иглами пронизывает все тело. Задыхаясь, почти теряя сознание, каким-то последним усилием рук выныриваю...

Спасательный пояс держит неплохо - голова и плечи над водой. Вижу, как лейтенант Зотов в это время кружит на высоте тридцати метров. Несколько раз пролетал прямо над водой и, качая крыльями, уходил к берегу. Он показывал, чтобы я плыл в сторону берега по курсу его полета.

Холод сковывал все тело. Сколько до берега? Километр? Больше? Никогда еще в жизни я не заплывал так далеко...

Ладога признает только смелых. Это я много раз слышал от рыбаков. Да и сам понимал, что самое опасное - это страх.

Я поплыл в сторону берега, действуя одними руками, - большие сапоги и кожаные брюки, наполненные водой, не давали раненой ноге шевельнуться. Сплошная облачность, ледяная серая вода... Волны хлещут мне в лицо, ветер почти встречный. Берег не приближается, меня несет параллельно ему.

Маяк Кореджи, расположенный на косе северо-западнее Кобоны, стал виден правее и сзади. Значит, ветер и течение гонят меня на север. Там где-то проходит коса Песчаная, она уходит в озеро на несколько километров. Я изменил направление и стал плыть в сторону маяка. Может быть, заметят наблюдатели.

Ветер здесь еще сильнее и волны круче. Пошел мелкий дождь, и берега не стало видно. Куда плыть? Понять трудно. Я сразу почувствовал сильную усталость. Меня охватило

безразличие. Нет, так нельзя, у меня еще есть силы. А раз так, то надо бороться.

Плыл долго, ноги совсем потеряли чувствительность, но руки еще работали. Дождь стал слабее, и тут я увидел, что маяк и кран косы правее меня метрах в четырехстах. Очень далеко. Надо плыть к маяку. Только к маяку - это единственный шанс на спасение!

Появились разрывы в облачности, затем показалось солнце, я увидел его над маяком Кореджи, определил на глаз время: было часа два или три дня.

Почему не ищут меня? Наверное, Федя не нашел аэродром и о нас никто ничего не знает... Вдруг слышу гул моторов. Далеко над горизонтом южнее маяка летят самолеты Ли-2, около них несколько И-15 - прикрытие. Ушли на восток. И вот, наконец, знакомый, родной гул моторов И-16. Ищу их глазами, перестал плыть. Вот они тройкой кружатся за косой, явно ищут меня. Значит, Зотов долетел. Но ищут там, где я был 6 часов тому назад...

Силы покидают меня, болят плечи и шея. Промерз до костей. Ясно переохлаждение. Дальше - сон и смерть. Многие говорят, что в такие минуты перед мысленным взором человека проходит вся жизнь. Может быть, но мне ничего в голову не шло, в глазах какая-то мутная пелена, туман с красноватыми пятнами.

Выругался от злости на себя, от досады на собственную незадачливость, и то ли крепкое словцо, то ли что-то еще встряхнуло меня, и я взглянул на себя как бы со стороны. Тьфу! Надо же быть таким дураком, плыть к ближнему берегу против ветра, когда северный берег будет по ветру, хотя до него и дальше. Собрав остатки сил, начал плыть по ветру.

Опять услышал гул самолетов И-16. Как этот знакомый гул придает силы и воскрешает надежду на спасение!

Самолеты прошли низко над маяком, исчезли, потом опять вернулись и так несколько раз. Да, они искали меня. А между тем берег приближался, осталось меньше километра. Я совсем выбился из сил. Судороги железными обручами стягивают руки и спину. Я так устал. Уже вижу под прозрачной водой песчаное дно залива, испещренное ровными бороздами. Оно совсем рядом, кажется рукой можно достать. Но вот я уже цепляюсь ногами за дно. Глубина не больше метра. Пытаюсь встать на ноги, но ноги не держат, подгибаются.

Едва хватило сил поддуть воздух в пояс. Плыть больше не могу, ноги волокутся по дну, не действуют. Но останавливаться нельзя, нужно двигаться, иначе потеряю сознание.

Глубина уже полметра. Цепляюсь руками за дно. До

заветного берегового песка не больше ста метров.

Сел на дно, пытаюсь размять ноги, хотя бы левую, не раненую. Не выходит. На коленях и локтях, ползком, захлебываясь, выбираюсь на песок. И тут откуда-то из глубины тела, кажется, от самых пяток поднимается волной непреодолимая тошнота, меня буквально выворачивает. Отползаю от воды, здесь редкий камыш, он легонько качается на ветру. "Надо все время двигаться, убеждаю себя, - надо снять обмундирование". Но расстегнуть пуговицы не могу, не гнутся пальцы. Несколько минут лежу, потом нашариваю две палки и с их помощью встаю кое-как на ноги. Стою на земле, живой! С меня течет вода, из глаз текут слезы. Кругом пусто, людей не видно, самолетов тоже. Скоро начнет темнеть, надо двигаться к деревне. Крошечными шагами одолеваю метров двести и попадаю в густой камыш, залитый водой. По камышу со своими костылями-самоделками в темноте я не пройду. Придется остаться здесь до утра. Начал рвать камыш, складывать в кучку. Жаль, что спички размокли, а то разжег бы костерчик и... И вдруг, что это? Чуть слышно доносится мелодичный звук мотора. Где-то летит самолет У-2. Да вот он! Несется низко над косой прямо на меня. Я замахал палкой, выстрелил два раза из пистолета.

У-2 развернулся, летчик машет рукой. Я понял: спрашивает, можно ли сделать посадку. Я лег на песчаный плес, головой на северо-восток, раскинул руки, изображая собой посадочный знак "Т". Летчик сообразил, убрал обороты мотора, пошел на посадку. Мягко сел, остановился, потом развернулся и подрулил прямо ко мне.

Из кабины, не выключая мотора, выскочил Дмитрий Князев, задушевный боевой друг. Он подхватил меня на руки и понес к самолету, поставил на крыло, помог забраться в кабину. Достал из кармана фляжку, потряс ее и только теперь молвил коротко: "Выпей, Вася..."

Чистый спирт я никогда не пил и сейчас едва не задохнулся: все горло обожгло, я закашлялся, но Дмитрий, не обращая на это внимания, вылил мне часть спирта за воротник и за голенища сапог.

- Теплее будет, ведь лететь сорок минут, - пояснил он, вскочил в переднюю кабину, громко крикнул: - Сейчас, Вася, мы будем дома. Сказал я, что найду тебя, - и нашел! И плевал я на тринадцатое число...

На аэродром Новая Ладога мы сели с подсветкой прожектора. У самолета нас встретила вся эскадрилья: летчики, техники, командир и комиссар. До этого я их знал только по фамилиям.

Князев вместо доклада с обидой в голосе сказал:

- Ну вот, а вы не хотели пускать меня.

Тут уж пришла моя очередь обидеться на равнодушие командования эскадрильи к судьбе летчика. Но я все же сделал шаг вперед и доложил: "Лейтенант Голубев после лечения прибыл для прохождения дальнейшей службы".

Меня отправили в санчасть. Впервые с начала войны появилось много совершенно свободного времени. Я лежал и вспоминал детство - ведь в нескольких километрах отсюда живут мои родители. Там, в Старой Ладоге, я решил стать летчиком...

Летом 1919 года километрах в шести от нашей деревни расположился отряд красных летчиков. Летали они на стареньких "Ньюпорах". Однажды один из самолетов пролетел над крышами, а потом начал кружить над дальним ржаным полем. Ребятня по прямой через болото, чтобы побыстрее, побежала за ним. Вдруг впереди раздался треск - "Ньюпор" врезался в землю. Мальчишки мигом оказались рядом. В обломках машины я увидел окровавленного летчика. Тот открыл глаза и проговорил:

- Что, курчавый, плохо я выгляжу? - и потерял сознание.

Кто постарше, побежал на аэродром, а я остался с летчиком. Все думал: почему птицы летают и не падают, а самолет - такая большая птица - упал? Было мне тогда чуть меньше семи лет.

До осени, пока не пошел в школу, я каждый день через болото ходил на аэродром. Смотрел, как летчики в кожаных куртках, крагах, шлемах и больших очках взлетают, кружат над полем, садятся. Один из них помог мне смастерить самолетик. Потом я начал строить их сам.

- Пора настоящий мотор делать, - сказал мне однажды летчик.

- Настоящий?

- Ну да. - И летчик, улыбаясь, протянул мне резинку. - Вот тебе и мотор.

Эту модель строили вместе. Запускали тоже вместе. Пролетала модель всего метров десять. Но и этого оказалось достаточно, чтобы мальчишка, еще не переступивший порога школы, решил обязательно стать летчиком.

Осенью пилоты покинули полевой аэродром, улетели на зимнюю базу в Петроград. Произошла перемена и в моей жизни. Я пошел учиться в трехлетку, находившуюся в деревне Ивановский Остров. На следующий год летчики почему-то не прилетели, но не проходило недели, чтобы у меня не появилась новая модель. Я забирался на верхушки деревьев, на Олегов курган и запускал их. Они гибли, я плакал от обиды и строил новые. Как нужна была мальчишке помощь летчиков! Но что делать - они не прилетали и на второй, и на третий год, и

приходилось до всего доходить самому, детским своим умом.

Редко у кого из деревенских мальчишек не было прозвища. Одного называли Казак - он носился на палке, как на коне, и размахивал второй палкой, словно саблей. Другого окрестили Пузырем - за пристрастие пускать пузыри. Меня же все называли Летчиком, и я этим очень гордился.

Позади трехлетка, законченная с похвальной грамотой. По тем временам на селе - академик. Братья дальше не учились, а меня отец отдал в староладожскую школу, где я закончил четвертый и пятый классы, особенно отличившись в точных науках. Год работал по хозяйству, а как только в Старой Ладоге открыли шестой и седьмой классы, опять пошел учиться. В 1928 году окончил школу, вступил в комсомол.

- Дальше, сынок, учиться негде, - сказал отец, - теперь трудись на земле, ты - моя смена.

К сельскому труду я привык с детства, но мечта о небе все время тревожила душу. В свободное время продолжал приходить в школу - учил ребят строить модели самолетов, читал все, что находил про авиацию, но все сильнее чувствовал, - что не хватает специальных знаний.

В августе 1930 года, вопреки желанию родителей, я поехал в Ленинград. Нашел авиационную школу. Конечно, не приняли: курсантами в ту пору брали парней, прошедших службу в армии или на флоте, а искать какую-то работу и быть обузой семье старшего брата, проживавшего в Ленинграде, не захотел и собрался домой.

Денег на обратную дорогу не было. Пошел на вокзал. Хотел залезть в вагон "зайцем", но раздумал. Подошел к кондуктору товарного состава, сказал все как есть. Старик насупился сперва, а потом сжалился:

- До Мги довезу, а там мы меняемся. Дальше сменщика надо просить...

Холодный ночном ветер пронизывал насквозь. На открытой тормозной площадке в своем драном пиджачке я промерз. И голодно страшно. Чтобы согреться и забыть голод, я взял с пола дощечку, начал выстругивать самолетик. Железнодорожник долго смотрел на мое изделие, потом спросил:

- Что мастеришь?

- Модель аэроплана.

Железнодорожник улыбнулся, помялся с ноги на ногу, открыл дорожный сундучок, протянул кусок хлеба и пару картофелин:

- Бери, мне старуха вдоволь в дорогу дала.

Поели вместе.

- Так ты, значит, учиться хочешь? Лучше бы работать. Грамотный, здоровый.

- Я в летчики хочу. А для этого учиться надо.

- А ты пока на шофера выучись. Это, браток, и для летчика не помешает.

Как это я сам не додумался? Ведь в Сясьстрое на бумажном комбинате открылась школа шоферов и техническая школа - вроде рабфака. Там же работает брат Александр, есть где остановиться.

Ночью во Мге я распрощался со старым кондуктором, поблагодарил за доброту, хлеб-соль и за совет, которым решил обязательно воспользоваться. Сменщик довез меня до Волхова.

Свое намерение я, конечно, выполнил. Две недели обивал пороги отдела кадров комбината. Наконец приняли чернорабочим на разгрузку древесины. Через неделю зачислили на вечернее двухгодичное электромеханическое отделение техшколы. А через три месяца я начал учебу на курсах шоферов. Свободного времени оставалось совсем мало. Но взялся все-таки и еще за одно дело: когда на Сясьстрое появился кружок авиамоделистов, стал его инструктором.

Я очень любил спорт. И в футбол играл, и плавал, и легкой атлетикой занимался. Но, как ни досадно, именно спорт надолго отодвинул осуществление мечты. В 1932 году я предпринят новую попытку поступить в Ленинградскую военно-теоретическую школу летчиков. Медкомиссию проходили прямо на комбинате. И надо же случиться: в тот день состоялся футбольный матч, и я в нем, конечно, участвовал. Матч сясьстроевцы выиграли, а вот медкомиссию я не прошел. "У вас сердце плохое, в летную школу не годитесь", - заявил председатель врачебной комиссии. И записал: "Шумы в сердце, к летной службе не годен".

Друзья, как могли, успокаивали: молодой, мол, поступишь через год, только уж перед медкомиссией в футбол не играй.

Утешением были производственные успехи. Когда я окончил техшколу, меня назначили начальником электроцеха Волховского алюминиевого завода.

Осенью 1933 года я снова подал заявление в райвоенкомат с просьбой направить в летную школу. Медкомиссию прошел, но врачи увидели в личном деле роковую запись "шумы в сердце" и отказали. Ленинградский военком направил меня в артиллерийское училище. Снова экзамены. Математику, физику, русский все сдал на "отлично", однако заупрямился;

- Пойду только в летное!

Кончилось тем, что вообще не попал в училище, а оказался в городе Пушкине в учебной батарее артполка.

Служил я хорошо, задачи по огневой подготовке решал быстро и точно. Политрук, участник гражданской войны, заметил мои успехи,

- Какие у вас мечты? - спросил он меня.

- Была мечта летать, - ответил я, - да, видно, не судьба.

- Не расставайтесь с мечтой. Я помогу.

Рядом с артиллеристами располагалось авиапарашютное подразделение. Политрук спросил:

- Хотите с парашютом прыгать?

- Хочу.

- Включаю вас в группу подготовки артиллеристов-десантников.

Я быстро освоил теоретический курс, прыгнул с вышки, сделал первый настоящий прыжок. Позднее освоил затяжные прыжки. Стал инструктором парашютизма. Крепко подружился с летчиками. Они и подсказали решение:

- Иди после армии в школу Военно-Воздушных Сил или в аэроклуб.

Осенью 1935 года, завершив службу, я вернулся на Сясьский бумажный комбинат. Вскоре узнал, какие отрадные для меня перемены наметились на Сясьстрое. Осоавиахимовцы и комсомольцы намечали здесь открыть свой планерный клуб. Кроме того, в столе у секретаря комитета ВЛКСМ лежали еще не заполненные путевки в Дудергофскую летно-планерную школу, в ту, где когда-то был инструктором Валерий Чкалов. Одну из них я и получил.

Через полгода, получив звание планериста-парашютиста-инструктора, вернулся на Сясьстрой и был назначен старшим инструктором, а затем и начальником планерного клуба Осоавиахима Волховского района.

Весной 1938 года я поехал в Коктебель - на переподготовку в Высшую летно-планерную школу Центрального совета Осоавиахима. Там готовили инструкторов-летчиков самой высокой квалификации. Окончил школу с отличием и получил назначение в аэроклуб Минеральных Вод.

В октябре 1939 года в аэроклуб прибыла комиссия по приему экзаменов и отбору курсантов в знаменитое Ейское училище.

Приемная комиссия была очень строга. Но тем не менее мне она вынесла благодарность: все мои ученики выдержали экзамен. Председатель комиссии, опытный военный летчик, проверив в воздухе меня самого, а затем и каждого учлета, отметил в акте: "Действуют в воздухе уверенно, техника пилотирования у ребят похожа на инструкторскую". Восемь учлетов были отобраны для Ейска.

Уезжая, председатель комиссии, как это принято спросил:

- Есть вопросы?

- Есть, - сказал я. - Нельзя ли и мне поехать в Ейск - хочу стать истребителем.

- Можно. Но нужно согласие начальника аэроклуба и запрос начальника Ейского училища. Я вас поддержу, - пообещал председатель комиссии.

И вот пришло решение командования Ейского училища: меня вызывали на испытания. 9 ноября проверили мою летную подготовку. Оценка - отлично. То же самое-по теории. И командование приняло редкое решение: я сразу без тренировки на двухштурвальном самолете получил право летать на истребителе И-15 и был зачислен в отряд третьего, завершающего года обучения. Так исполнилась моя мечта...

В июле 1940 года я получил назначение на Балтику, в 13-ю отдельную Краснознаменную истребительную эскадрилью, базировавшуюся в Купле, близ южного берега Финского залива.

В направлении штаба ВВС было сказано, что "младший летчик лейтенант Голубев направляется для продолжения службы". Началась служба неожиданно впрочем, моя биография полна многими неожиданностями. В эскадрилье не было начальника парашютно-десантной службы (ПДС), и меня сразу назначили на эту капитанскую должность.

Но если по части парашютной подготовки я оказался начальником, то как летчик был менее чем рядовым. Дело в том, что в Ейске я летал на И-15 истребителе, понемногу вытесняемом более современным скоростным монопланом И-16 конструкции Поликарпова, который летчики ласково прозвали "ишачком". Те летчики, которые уже освоили новый истребитель, с восторгом рассказывали о его возможностях.

Я с завистью следил за "ишачком", выполняющим в воздухе каскад фигур высшего пилотажа на невиданных по тому времени скоростях. И тут мне на помощь пришел командир 1-го отряда Владимир Полтарак, человек экспансивный, разносторонний. Однажды он предложил;

- Давай, я тебя выпущу на И-16.

Я, конечно, согласился. Но Лучихин, командир эскадрильи, не разрешил:

- Самолет строгий, а эскадрилья - не школа.

Владимир Полтарак не оставил мысли выпустить начальника ПДС на новом "ястребке". А пока посоветовал мне при помощи техника детально изучить машину.

Однажды в не по-зимнему теплый декабрьский день, выполнив задание на И-15, я занялся своим любимым и

привычным делом - стал мастерить очередную модель. На этот раз это была модель-копия истребителя Поликарпова. Одна такая у меня уже была готова. Закончив и вторую, я начал этими двумя моделями вести тот же бой, что и друзья в вышине: повторял их маневры, фигуры высшего пилотажа. Сразу не заметил даже, как подошел Владимир Полтарак.

- Пошли на УТИ-4, - сказал командир отряда.

УТИ-4 - тот же истребитель И-16, но в учебном варианте - с двумя кабинами и двухштурвальным управлением. Я не спросил, дано ли разрешение, сорвался с места и побежал к ангару.

И в зоне и по кругу я нормально провел весь полет отлично без помощи совершил посадку. Зарулили на линейку. Рядом стоял подготовленный к полетам И-16 на лыжах. Полтарак посмотрел-посмотрел на боевую машину, вздохнул и все же решился:

- Семи бедам не бывать, а одной не миновать. Взлетай - думаю, что все будет в порядке.

Я стремглав бросился в кабину. Вырулил. Стартер-краснофлотец у "Т" махнул флажком.

Взлетел. Сделал над аэродромом два круга. Едва удержался, чтобы не начать пилотаж. Посадка. Полтарак похвалил и сказал:

- Заправь машину и взлетай. Уберешь лыжи и пилотируй в зоне. Сорвешься в штопор - не старайся выводить. Поставь все нейтрально и брось управление. Самолет сам выйдет из штопора.

Командир 1-го отряда, который внешне спокойно, даже беззаботно разрешил мне самостоятельный вылет к пилотаж на И-16, теперь внимательно смотрел в небо. Он видел, что у меня получается, и получается неплохо! Четкие виражи мелкие, средние, глубокие, как было сказано. Боевые развороты - в обе стороны нормально. Красивая петля. И переворот - не придерешься. Затем я отработал весь комплекс фигур высшего пилотажа. Осмотрелся. Обзор на "ястребке" прекрасный. Плоскостей вроде и нет - так кажется после И-15.

Полтарак записал в полетный лист все оценки, протянул мне руку:

- Поздравляю. А вечером вместе пойдем на гауптвахту.

В этот день мне еще предстояли прыжки с летчиками 2-го отряда. Наконец плановая таблица выполнена, и вместе с Полтараком мы пошли в штаб эскадрильи. Долго вытирали унты, прежде чем войти в кабинет командира.

Доложив о том, как прошел летный день, Полтарак сказал:

- Товарищ комэск, у меня уже месяц стоит один И-16 без летчика.

- Ничем пока помочь не могу, - ответил Лучихин. - У нас не

училище, сами не готовим, пришлют - сразу вам дам летчика.

Тут Полтарак и отрапортовал:

- Разрешите доложить - появился один хороший летчик на И-16.

- Кто?

- Лейтенант Голубев.

- Вы что, не в курсе? - Торопился закончить разговор Лучихин. - Голубев летает на И-15.

- А я сегодня провез его на УТИ-4, а потом выпустил самостоятельно на И-16 по кругу и в зону - на пилотаж. Отлично получается. А у меня, как я докладывал, самолет без дела в ангаре.

Лицо Лучихина покрылось красными пятнами.

- Я вас, Полтарак, крепко накажу, а Голубеву летать не разрешаю.

В эту минуту требовательно подал голос телефон. Звонил комбриг полковник Морозов. Командир эскадрильи доложил о летной работе. Не скрыл он, разумеется, и "факт возмутительного самоуправства командира 1-го отряда Полтарака".

- Завтра буду у вас, разберемся, - сказал полковник.

И он действительно прилетел. Теперь перед ним навытяжку стояли трое. И все были виноваты: Голубев - тем, что полетел, Полтарак - тем, что, не имея права, разрешил, а Лучихин - тем, что как комэск узнал о таком безобразии последним, когда полеты закончились. А если бы Полтарак и Голубев вообще промолчали?!

Потом Морозов принялся за Полтарака:

- Как вам могло прийти в голову такое самоуправство?

- Товарищ комбриг, да вы проверьте, как Голубев летает.

Комбриг Морозов, сам первоклассный летчик, посмотрел на меня:

- Ну, расскажите, как вы летали, что делали.

Я расстегнул планшет, достал модель-копию И-16 и, демонстрируя каждый маневр, рассказал, как действовал в воздухе, как заходил на посадку.

- Морозов взял у меня модель:

- Кто мастерит?

- Сам, - ответил я.

- Смотри, как настоящий, - комбриг помедлил, затем вернул модель и распорядился: - На аэродром!

И вчерашний летный день повторился. Только летал я еще лучше, чем вчера.

- Подведем итоги, - сказал комбриг, когда я, посадив самолет точно у "Т", доложил о выполнении задания. - Полтараку выговор

за самоуправство. Вы, комэск отзовите из штаба бригады докладную о некомплект летчиков на И-16. Голубеву летать на И-16 разрешаю.

На прощанье полковник посоветовал мне усиленно тренироваться в воздушной стрельбе:

- Хорошо летать - полдела, надо научиться поражать цель первой очередью. Попробуйте поработать на земле с двумя моделями перед выполнением стрелковых задач. Помогает. По собственному опыту знаю.

И я вскоре успешно овладел искусством стрельбы по воздушным и наземным целям, научился сочетать маневр и огонь. Инструктировал меня Полтарак. На весенних стрельбах сорок первого года я выполнял огневые задачи так же хорошо, как командиры отрядов...

...В санчасти я пролежал два дня. К счастью, "купание" в озере осложнений не дало. Ко мне то и дело приходили друзья и требовали обязательно выпить положенные нам фронтовые 100 граммов.

Силы быстро восстанавливались. Очень хотелось, пока еще не зажили раны, заглянуть к родителям. Они рядом. Езды на машине полчаса, но где ее взять? Решил попросить автостартер на часок.

16 сентября утром я пришел в штаб нашей 13-й отдельной Краснознаменной эскадрильи, он размещался в большей землянке на берегу Волхова. В штабе было неспокойно. Больше всех суетился начальник штаба майор Дмитриевский. Я спросил механика по связи Дронина: что за тайная тревога? Тот отвел меня в сторону и сказал:

- Есть приказ - срочно отправить на Комендантский аэродром в Ленинград шесть лучших летчиков на самолетах И-16. Самолеты должны иметь подвесные баки и ресурс моторов не менее пятидесяти часов. Они поступят в распоряжение начальника штаба авиации флота. Сегодня же три летчика должны на Ли-2 вылететь за самолетами И-16 в тыл, вот и бегает начальство. Хочет, чтобы и овцы были целы и волки сыты. Понял?

"Еще бы не понять! - подумал я, - отправишь лучших летчиков, значит, с молодыми нужно будет летать самим... Можно и погибнуть".

В обед уже все знали о предстоящей отправке шести летчиков на какое-то спецзадание, не знали только, кто полетит.

В три часа дня эскадрилью построили и начальник штаба зачитал два приказа комэска майора Денисова: первый - за самолетами в тыл летят летчики: Князев, Цветков и Янченко; второй - на выполнение спецзадания отправляются: старший лейтенант Никитин - командир 2-го отряда, лейтенант Денисов,

лейтенанты Зотов и Голубев, младший лейтенант Татаренко и старшина Хаметов.

Из строя, не спрашивая разрешения, Князев громко сказал:

- Ведь Голубев и Зотов раненые, ходят в бинтах.

Строй загудел.

- Вас не спрашивают, - грубо обрезал его командир эскадрильи. - Ведь сюда они из Ленинграда долетели...

Шум в строю не стихал. Батальонный комиссар Соколов молчал. Не вмешивался...

- Товарищ Никитин, дайте указания на перелет! Через час группа должна взлететь! - закончил командир и распустил строй.

Самолеты были уже готовы. За мной, оказывается, пока я лежал в санчасти, закрепили самолет заместителя командира эскадрильи капитана Шарая, который находился в тылу на излечении после ранения в воздушном бою. И на этом самолете написали все тот же бортовой номер 13.

Когда я, прихрамывая, без палки, подошел к самолету, техник Богданов, принявший самолет, доложил:

- Товарищ лейтенант, истребитель исправен, но я переделал бортовой номер. Он теперь не тринадцатый, а тридцать третий. Летайте с этим номером до конца войны...

Я дружески обнял техника, дал ему слово, что этот номер сохраню на все боевые вылеты. И действительно, выполнил обещание, данное этому душевному человеку. 33-й бортовой номер был на моих самолетах до конца войны, и ничего... Вот так и укрепляются даже среди убежденных материалистов и атеистов разные суеверия. Человек есть человек...

В 17 часов шестерка "ишачков" взлетела с аэродрома Новая Ладога, сделала прощальный круг и взяла курс на Ленинград. С высоты 500 метров хорошо просматривались родные, знакомые с детства места. "До свидания, мой милый край, я еще вернусь", - сказал я вслух.

Вскоре пролетели над маяком Короджи. Я посмотрел на холодную воду озера и содрогнулся. Всего три дня назад, собирая последние силы, я боролся здесь за жизнь, а теперь с еще не зажившими ранами лечу в бой за Ленинград.

НА ПРЕДЕЛЕ СИЛ

Трудным для Ленинграда был сентябрь 1941 года. Армия, флот, народное ополчение, все жители Ленинграда отражали штурм гитлеровских войск, начавшийся одновременно на всех направлениях.

Большим подспорьем для обороны Ленинграда были боевые действия наших войск, моряков и авиаторов флота, которые в тягчайших условиях продолжали удерживать Моонзундские

острова и полуостров Ханко, не давая пройти фашистскому флоту в Финский залив.

Тяжело приходилось нам, истребителям. На наши плечи были возложены три основные задачи: отражение ударов бомбардировочной авиации врага, штурмовые удары по войскам, аэродромам и артиллерии, ведущей обстрел Ленинграда, а также детальная тактическая разведка. В целом наша истребительная авиация в этот период войны оказалась универсальной. Силы врага таяли, но и у нас летчиков и самолетов с каждым днем становилось все меньше. К этому времени в полку оставалось менее сорока процентов боевых машин. Задания приходилось выполнять малочисленными группами, а иногда даже в одиночку...

Наша шестерка И-16 свою специальную боевую задачу узнала только рано утром 17 сентября. Командир 13-го авиаполка капитан Охтень, принявший часть от полковника Романенко, сообщил, что ему поручено срочно подготовить группу из пятнадцати самолетов И-16: шесть от авиации флота и девять от ВВС фронта для перелета на остров Эзель в Балтийском море. Истребителям ставилась задача: прикрыть войска и флот на Моонзундских островах. Лететь с подвесными баками, промежуточная посадка для заправки горючим-аэродром на полуострове Ханко. А пока собирается эта особая группа, нам предстояло воевать в составе этого полка.

Начальник штаба полка майор Ройтберг тут же поставил нам две боевые задачи; провести штурмовку артиллерийской батареи в районе Ропши и прикрыть группу штурмовиков Ил-2, которая будет наносить удары по танкам и мотопехоте врага в районе Тосно.

Выполнение первой задачи взял на себя командир отряда Михаил Никитин, вторая была возложена на мое звено.

Прикрытие штурмовиков при их действиях в тактической глубине обороны противника - задача довольно трудная. Истребитель сопровождения скован в своих действиях, он постоянно должен находиться рядом со штурмовиками, готовый в любой миг отразить атаку "мессеров". На маршруте и над целью он подвергается интенсивному обстрелу зениток, его атакуют истребители противника, но он ни при каких условиях не имеет права бросить Ил-2 и вести активный наступательный бой. Но я был доволен, что мне поручили эту задачу, потому что вновь встретился с боевыми друзьями, прославленными штурмовиками, которых десятки раз прикрывал ранее.

Боевая слава летчиков-штурмовиков капитанов Карасева и Челнокова, лейтенантов Потапова и Клименко простиралась

далеко за пределы Балтики. Все они впоследствии стали Героями Советского Союза, а Челноков это звание получил дважды. Боевую задачу и штурмовики, и мое звено выполнили успешно.

19 сентября мы разогнали "юнкерсов", бомбивших Кронштадт. Вернувшись, я похромал докладывать на командный пункт, расположенный рядом со стоянкой в большом ящике из-под самолета МиГ-3. По дороге мену догнал комиссар 3-й эскадрильи капитан Сербин. Он тоже вылетал сражаться с фашистскими бомбардировщиками, видел ход боя и теперь, приглядевшись, спросил меня:

- Что это вы, товарищ лейтенант, хромаете? Не ранены ли?

- Нет, - ответил я, - сапоги немного великоваты ногу натерли.

- Ну, это не страшно, - сказал он мне, усмехнувшись. - Сапоги можно заменить. Я распоряжусь, а то ведь наши бережливые интенданты скорее повесятся чем выдадут сапоги прикомандированным.

- Не надо, товарищ капитан, похожу пока в этих, - ответил я ему, и мы вместе вошли в КП.

Самым тяжелым для всей истребительной авиации днем стало 23 сентября. Налеты врага начались рано утром и продолжались до вечера. Иногда в небе находилось до 270 фашистских самолетов одновременно.

Гитлеровская авиация несла большие потери под Кронштадтом. Но и нам досталось. Погибли Михаил Никитин и Федя Зотов, был тяжело ранен мой ведомый Хаметов. В других полках погибло также немало прекрасных летчиков. Балтийские моряки тоже понесли потери; были потоплены эсминец "Стерегущий", лидер "Минск", подводная лодка М-74 и повреждены линкоры "Октябрьская революция", "Марат", эсминцы "Сильный" и "Грозящий".

Не выполнив своей задачи - полностью уничтожить боевые корабли, германское авиационное командование вынуждено было отказаться от дальнейших массированных ударов по Кронштадту.

Немецко-фашистские войска прилагали все силы к тому, чтобы преодолеть несколько километров и через Пулково и Лигово прорваться к Ленинграду. По дорогам, идущим от Тосно, Вырицы, Красногвардейска и Ропши, гитлеровцы спешно подтягивали к переднему краю последние резервы.

С рассвета 24 сентября на уничтожение врага на дорогах были брошены все боеспособные штурмовики и истребители фронта и флота. В этот день мы с младшим лейтенантом Дмитрием Татаренко (это было все, что осталось в боевом строю от нашей шестерки) сделали по восемь боевых вылетов. А 25 сентября мы поставили своеобразный рекорд, выполнив по

одиннадцать боевых вылетов: шесть на сопровождение штурмовиков Ил-2 в район Ивановское и Ям-Ижора, где пехота и танки врага пытались прорвать позиции стрелковых батальонов и отрядов ижорских рабочих, и пять - на штурмовку вражеских войск в районе Урицка и Старо-Паново.

Эти два дня для меня и Татаренко можно считать самыми удачными и счастливыми за все три первых месяца войны. Выполнить девятнадцать боевых вылетов и остаться боеспособными, когда вокруг свистели тысячи пуль, осколков и снарядов, - такое и теперь кажется чудом. В наших истребителях были, конечно, пробоины. Но перед следующим вылетом большие и малые отверстия в крыльях и фюзеляжах заделывались заботливыми и умелыми руками механиков.

В этот день самым трудным заданием был шестой по счету вылет па прикрытие группы штурмовиков, наносившей удар по подвижным артиллерийским установкам южнее Ивановского.

Группу из двух оставшихся в строю штурмовиков Ил-2 вел один из моих друзей лейтенант Михаил Клименко.

Миша вел свою пару на высоте двадцати метров. Мы же летели справа и слева. И конечно, выше, но не намного: метров на триста - триста пятьдесят.

Еще до подхода к цели нас атаковали четыре Ме-109. Первая пара пошла в атаку на Ил-2, а вторая, разделившись, начала преследовать меня и Татаренко. Атака первой пары оказалась опрометчивой. "Мессеры" попали под наш огонь с двух сторон. И с первой очереди Татаренко сбил ведущего. Остальные гитлеровцы ошибку ведущего поняли. Все их последующие атаки были направлены на нас - на прикрытие. Но вот "илы" обнаружили цель и начали набирать высоту для атаки. Истребители прекратили преследование, а десятки трасс от пулеметов и пушек "эрликонов" начали перекрещиваться перед нами. Белые шапки разрывов покрыли все пространство маневра нашей группы.

На четвертом заходе на цель зенитный снаряд разорвался под самолетом Клименко. От передней нижней части фюзеляжа взрывом вырвало лист брони. Задымил мотор, самолет терял скорость и высоту. Что с Михаилом? Ранен или повреждено управление? Я начал догонять Клименко. Поймет ли Татаренко, что нужно прикрыть второго "ила"? Сомнения мои быстро рассеялись. Дмитрий действовал как надо.

Вижу, как самолет Михаила с очень малым креном начал доворачивать на север. "Молодец! Тяни, милый! Прикрою!"- кричал я, как будто он мог услышать. На самой малой высоте, покачиваясь с крыла на крыло (видимо, он с трудом удерживал самолет), штурмовик тянул к Неве, за которой наше спасение.

Вдруг разом прекратился зенитный обстрел. Значит, где-то "сто девятые". Фашисты всегда прекращают огонь, как только их истребители вступают в бой. Но где гитлеровцы? Вижу голубую ленту реки, до нее не более восьми километров. Как длинны эти километры.

Не зря говорят, что у хорошего летчика-истребителя всегда шея натерта. Он обязан видеть все вокруг. И вот я увидел: на этот раз два "хейнкеля". Пикируют на меня один за другим. Расчет верный: первые очереди по "ишаку", вторые по штурмовику. Мне отворачивать в сторону нельзя, "хейнкели" за мной не пойдут, а ударят по Клименко. Выход один - восходящая двойная "бочка". На этой фигуре высшего пилотажа точного прицеливания не будет, я потеряю скорость, пропущу врага вперед и сам атакую ближайшего из них. А пока они повторяют заход - мы над Невой, там помогут наши зенитчики.

Для летчика в тяжелой обстановке всегда исход боя решают секунды. Самолет мой спиралью завертелся перед носом врагов. Завершив фигуру, я резко свалил самолет на крыло и оказался позади "хейнкелей".

С этими скоростными истребителями у меня вторая встреча. Знаю их уязвимое место: мотор и система охлаждения. Поэтому, как только трассы моих пулеметов мелькнули перед гитлеровцами, оба "хейнкеля" метнулись влево. Фашисты попытались повторить атаку сверху, но мы уже были над спасительным рубежом - над Невой.

Зенитчики оказались бдительны, что не всегда случалось в тот период войны Трассы счетверенных "максимов" пошли в сторону преследователей и выручили нас.

Мотор на самолете Клименко остановился, но он сумел благополучно посадить тяжелую машину на небольшой луг в пяти километрах от голубой ленты реки. Я сделал два виража над местом посадки. Михаил вылез из кабины, помахал мне снятым с головы шлемом...

В этот день последний боевой вылет на штурмовку артиллерийской батареи, которая вела огонь по нашим кораблям из района южнее Урицка, мы выполнили после захода солнца. Я подрулил к месту стоянки самолетов, выключил мотор, но вылезти уже не было сил. Техник и моторист вытащили меня из кабины, положили на моторный чехол. Кто-то побежал за врачом, но врач не понадобился, я не был ранен, просто вымотался до предела.

Поздно вечером, докладывая командиру полка о выполнении боевых заданий, все в один голос подчеркивали: противник повсюду закапывается в землю, строит укрепления.

Тогда мы, измученные боями, потерявшие лучших своих боевых друзей, не знали, что штаб группы армий "Север" был вынужден 25 сентября 1941 года сообщить главному командованию сухопутных войск, что с оставшимися в его распоряжении силами он не в состоянии продолжать наступление на Ленинград.

Последующие дни мы продолжали поддерживать с воздуха наши войска, захватившие плацдарм в районе Невской Дубровки. Этот плацдарм получил название "Невского пятачка".

Жители Ленинграда продолжали строить литии обороны, баррикадные заграждения и опорные огневые точки по всему городу. Наши войска закреплялись на позициях, подтягивали резервы.

В смертельной схватке Ленинград выстоял ценой больших жертв и потерь...

В конце сентября и начале октября 1941 года гитлеровцы прекратили попытки взять Ленинград штурмом, линия фронта стабилизировалась. Но ожесточенные бои продолжались. Наши войска часто контратаковали противника с Ораниенбаумского плацдарма и "Невского пятачка".

В срыве планов фашистского командования группы армий "Север" существенную роль сыграли действия немногочисленной группы войск Советской Армии и Балтийского флота на западе Эстонии - на Моонзундских островах. Там сражались стрелковая бригада, два отдельных стрелковых батальона, строительная часть, краснофлотцы и командиры частей береговой обороны. Эти войска поддерживало несколько боевых самолетов и кораблей. Красноармейцы, матросы, командиры отбивали все попытки врага захватить большую часть территории архипелага как раз в период сентябрьского штурма Ленинграда. И гитлеровские генералы вынуждены были две свежие пехотные дивизии - 61-ю и 217-ю, а также десятки частей усиления держать далеко у себя в тылу.

Помощь героическим защитникам Моонзундских островов и была тем "специальным заданием", которое возлагалось на маленькую группу летчиков-истребителей, в которую входил и я.

Но, прежде чем рассказать о действиях этой группы, необходимо вернуться к прошлому (об этом говорилось в начале книги), потому что именно в первых числах октября мне довелось встретиться с лейтенантом Михаилом Васильевым, сражавшимся ранее под Таллином. Вот его рассказ...

НА ДАЛЬНИХ ПОДСТУПАХ

7 августа враг отрезал Таллин, его войска вышли в районе мыса Кунда на побережье Финского залива, и обстановка на этом участке фронта крайне усложнилась. Через двенадцать дней

фашисты, перегруппировав свои силы, начали решительное наступление на Таллин.

Воздушные бои с превосходящими силами врага велись теперь не только на линии фронта, но и над кораблями и прямо над аэродромом.

Летчики истребительного авиационного полка сбивали фашистские самолеты, штурмовали наземные войска. Но в тяжелых боях неизбежны потери. Погибли Сидорин, Ермаков и Калашников. Несколько подбитых в боях самолетов вынужденно приземлялись рядом с линией фронта, а эвакуировать их было невозможно - противник наступал.

Полевые авиаремонтные мастерские не успевали восстанавливать поврежденные самолеты. Не хватало инструментов и запасных частей. Фашисты часто бомбили и штурмовали аэродром.

19 августа, в день начала наступления на Таллин, лейтенант Васильев со своим звеном вылетел на разведку дороги, идущей от Пярну на Таллин. Вся дорога была забита колоннами машин, артиллерии и танков. Противник подтягивал свежие силы.

Генерал Петрухин приказал истребителями 71-го и 13-го полков еще до наступления темноты нанести по колоннам два-три штурмовых удара. К этому времени на всех "чайках" и И-16 (кроме пушечных) были смонтированы установки для пуска реактивных снарядов (РС-82). Это оружие было очень похоже на широко известные "катюши" - принцип действия тот же. Но убойная сила поменьше.

К вечеру удалось подготовить всего восемь исправных самолетов, командир полка Романенко, часто летавший на боевые задания, повел группу на штурмовку самой большой колонны фашистских войск, шедшей на Таллин. Перед вылетом Романенко сказал:

- Нужно нанести удар по голове колонны, где больше техники, чтобы на всю ночь задержать движение противника. С наступлением темноты по колонне нанесут удары бомбардировщики. Реактивные снаряды применять залпом по два или по четыре с дальности не более шестисот метров по автомашинам, бронетранспортерам, артиллерии. Ведомые пулеметно-пушечным огнем куют зенитки. Если немецких истребителей не будет, сделаем три захода с разных направлений.

При подлете к Рапла летчики увидели, что первые машины вражеской колонны приближались к мосту через небольшую речку. Первая внезапная атака истребителей вызвала сумятицу и панику у фашистов. Более двадцати РС-82 разорвались, накрыв

авангард колонны. А потом летчики из пушек и пулеметов прочесали дорогу на протяжении пяти километров. Много машин горело, что-то взрывалось. Гитлеровские зенитчики открыли огонь. Помня приказ командира полка, ведомые, увеличив скорость, бросились в атаку на зенитные точки, а затем все истребители опять ударили по голове колонны последними реактивными снарядами.

Оценивая результаты двух заходов, Романенко убедился, что дорога закупорена на много часов. Но нужно было еще отрезать противнику путь отхода обратно в Рапла.

Третий заход. Яростный зенитный огонь фашистов. Командир полка с удивлением отметил, что ни один из его самолетов не атаковал зенитки. Но Романенко тут же понял: летчики хотят во что бы то ни стало уничтожить как можно больше техники и закупорить на дороге немцев, как в бутылке. И решили эту трудную задачу. Но после третьей атаки в группе уже не хватало трех самолетов... "Хорошо еще, что не было "мессеров", - подумал Романенко.

После посадки к нему подошел старший инженер Николаев и доложил: у приземлившихся Байсултанова и Васильева самолеты так изрешечены зенитным огнем, что трудно представить, как они держались в воздухе. Байсултанов не смог выпустить шасси и сел на краю аэродрома на фюзеляж. Самолет загорелся, летчик едва успел отбежать, как взорвался бензиновый бак.

Самолет Васильева поврежден меньше. Может быть, его удастся отремонтировать. Третий летчик из группы, Шишацкий, пока не вернулся...

Романенко, помолчав, сказал Николаеву:

- Летать не на чем, а летчики есть. Соберите из трех разбитых самолетов хотя бы один. Он для нас сейчас на вес золота...

Командир полка поблагодарил летчиков за точную стрельбу ракетными снарядами и сделал выговор за то, обязательно выделять часть самолетов только на борьбу с зенитными средствами противника.

Лейтенант Шишацкий явился на следующее утро. Что с ним произошло? На пушечном И-16 третьим заходом он атаковал группу бензозаправщиков. И тут же - сильный удар в мотор. Самолет начало трясти так, что невозможно было рассмотреть показания приборов.

Вблизи от линии фронта мотор заглох. Самолет прополз на фюзеляже метров сорок и остановился.

Шишацкий выскочил из кабины, осмотрелся. В двух-трех километрах слышались артиллерийская пальба, пулеметные очереди.

Лейтенант забросил парашют за спину и побрел заболоченным кустарником на север. Местность он знал хорошо и на рассвете вышел к железнодорожной станции, а затем на попутных машинах добрался до Лагсберга. А часа через три грузовик ЗИС-5 с группой техников и механиков, возглавляемых инженером эскадрильи Метальниковым, мчался к линии фронта. С ними ехал и летчик к своей покалеченной машине. Ему не терпелось скорей отремонтировать ее и опять в бой...

Подъехать к самолету днем было невозможно, противник вел по этому месту ружейный и пулеметный огонь, но как только наступила темнота, группа незаметно подобралась к самолету. Но как его погрузить на машину? Находчивый инженер предложил выкопать яму под самолетом. Сделали это быстро. Потом грузовик с опущенными бортами подвели под самолет, закрепили истребитель тросами, увезли из зоны обстрела и доставили на аэродром.

Через два дня Петр Шишацкий на своем самолете опять полетел на боевое задание.

Старший инженер полка Николаев после разговора с командиром обошел самолетную свалку и тщательно обследовал разбитые И-16. Потом вызвал старшего техника Федоровых и предложил ему из этого авиационного утиля собрать боевую машину для летчика Байсултанова.

Федоровых вместе с механиком и двумя мотористами трое суток работали на краю аэродрома. Им помогал и Байсултанов. Позже он говорил, что это была самая лучшая в его жизни школа по изучению материальной части самолета.

И вот самолет готов! Инженер полка придирчиво осмотрел его, опробовал мотор и дал разрешение на облет. Байсултанов, надев парашют, забрался в кабину. Самолет взлетел, и тут техники увидели, что истребитель начал резко валиться на левое крыло. Люди на земле затаила дыхание: катастрофа? Но опытный и к тому же обладающий богатырской силой летчик справился, выровнял самолет и посадил машину благополучно. Отрегулировали управление, пристреляли пулеметы, установили балки для ракетных снарядов, и Байсултанов облетал родившийся из обломков самолет. На этой машине Алим Байсултанов успешно сражался до конца обороны Таллина, затем на полуострове Ханко я над ледовой трассой через Ладожское озеро. После боев над Ладогой, ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

25 августа кровопролитные бои шли уже на окраинах Таллина. По аэродрому Лагсберг противник уже вел артиллерийский огонь. Ночью бомбардировщики и часть "безлошадных" летчиков-истребителей на учебных самолетах Ут-2 и У-2 улетели под Ленинград. Истребители 71-го и 13-го полков утром 26 августа вылетели на штурмовку артиллерийских батарей, стрелявших по Таллину. В составе звена Михаила Васильева летел и лейтенант Плешаков - опытный воздушный боец, сбивший под Таллином пять фашистских "юнкерсов". Он часто говорил товарищам: "В самом тяжелом, даже безнадежном положении балтийский летчик должен победить врага!.."

Противник вел по звену Васильева интенсивный зенитный огонь из зенитных пулеметов и малокалиберных пушек. Летчики упорно искали артиллерийские позиции врага. Наконец западнее дороги, идущей из Пярну в Таллин, они обнаружили фашистскую, батарею дальнобойных орудий.

Плешаков на пушечном И-16 (на эти самолеты РС-82 не ставились) должен был подавить зенитные средства в момент атаки артпозиций.

Два других самолета звена выпустили восемь "эрэсов". Разрывы накрыли два орудийных дворика, а огонь из пулеметов добил расчеты. Навстречу атакующим протянулось несколько трасс. Плешаков из пушек и пулеметов обстрелял один спаренный двадцатимиллиметровый "эрликон", затем второй. Зенитный снаряд попал в мотор истребителя. Полетели сорванные куски капота. Перелететь линию фронта невозможно - мала высота. Можно еще выброситься с парашютом, но куда? На занятую врагом территорию, в плен?

Кто знает, о чем в эти мгновения думал Плешаков. Друзья видели, как его истребитель подвернул к артиллерийским позициям гитлеровцев и перешел в крутое пикирование. Машина, управляемая твердой рукой, врезалась в орудие. Снарядные ящики взорвались вместе с самолетом.

Это был первый в полку таран наземной цели.

Васильев с напарниками в Лагсберг не вернулся. Они совершили посадку на "пятачок" - площадку, подготовленную на косе возле Купеческой гавани. Там до воины было тесно даже отдыхающим...

На "пятачок" сел и летчик Потапов, вылетавший на бой с "юнкерсами". У его истребителя заклинило мотор. Техники оттащили самолет под небольшой пляжный навес. Запасных моторов на площадке, конечно, не было. Не существовало и никаких подъемных средств. А без них мотор невозможно ни снять, ни поставить.

Старший техник отряда Михаил Бороздин вспомнил, что на аэродроме Лагсберг в ангаре остались два старых мотора. Один из них в рабочем состоянии, только винт сломан при посадке. Мотор еще может кое-как послужить. Но как поставить его на боевую машину? Единственный выход - снять плоскости с самолета, закрепить хвост на грузовой автомобиль и отбуксировать истребитель через город на аэродром Лагсберг. Под огнем...

С трудом проехали по забаррикадированным улицам Таллина, притащили бескрылый "ишачок" на покинутый утром аэродром. Завели самолет в малый ангар и приступили к замене мотора, а грузовик поставил" под северной стенкой ангара, завалив его ветками желтой акации.

Вечером немцы вышли на юго-восточную сторону аэродрома, по подойти к служебным зданиям и ангарам не рискнули, лишь открыли огонь из пулеметов по окнам зданий, а затем обстреляли их из минометов.

Техники же продолжали работать. Они сняли старый мотор и поставили на раму другой. Но дала Рыло еще много. А как без света работать?

И тогда механик Стук, всегда отличавшийся смекалкой, соорудил из хвостовой навигационной лампочки переноску. Теперь один человек подсвечивал, а другой вместе с шофером залегли с карабинами в траву по обеим сторонам ангара - это на случай, если немцы все же двинутся вперед до утра. Остальные техники продолжали работу. Вдруг по ангару хлестнула длинная пулеметная очередь, потом вблизи взорвались мины. Вялимо, фашисты заметили отблеск света в окне. Пришлось выключить подсветку. Однако противник продолжал обстреливать ангар.

Мотористы и техники приуныли. Но выход был все же найден проворным, смекалистым мотористом Пырьевым. Он придумал отвлекающий маневр: взял старый аккумулятор, присоединил к его клеммам переносную лампочку, закрыл пилоткой и перетащил это тяжелое устройство в большой ангар.

Видя там свет, гитлеровцы начали обстреливать из пулемета и минометов это здание. Оно находилось в ста пятидесяти метрах от малого ангара. Используя благоприятный момент, бригада быстро побросала в кузов машины и в кабину самолета все детали и инструмент и на малой скорости утянула самолет на северо-западную сторону аэродрома, в парк Кадриорг.

Маневрируя по аллеям, выбрались в горящий город и на рассвете притащили самолет с другим мотором на "пятачок". С помощью механиков отряда Бороздин почти завершил монтаж мотора. Но, как назло, четырех болтов, которыми крепится

последняя деталь, не оказалось. Механики схватились за головы, а бедный Стук даже заплакал. Он вспомнил, что положил болты на верстак в ангаре, когда снимали винт.

Достать подобные специальные болты было негде. Значит, вся рискованная работа прошла впустую?

- Нет, - сказал инженер полка Николай Андреевич Николаев, - берите мою машину и марш на аэродром!

Бороздин и Стук отправились в Лагсберг. Но днем пробраться к ангару на глазах у немцев было почти невозможно. И все же Стук решился. Положив в карман комбинезона гранату и поправив на ремне нож, он пополз в густой траве к ангару, а Бороздин затаился за маленьким бугорком.

"Вот тебе, дорогой механик, и передовая", - подумал он, заряжая карабин.

Бороздин внимательно следил за ползущим механиком, Вскоре он увидел Стука, ползущего обратно. Вот он уже совсем близко... Оставалось метров сорок до траншеи, идущей у самого парка. Стук не выдержал, вскочил на ноги и, пригнувшись, побежал. Засвистела пули.

- Ложись! - заорал Бороздин. Стук перескочил траншею и скрылся в густых зарослях.

Когда они уже неслись в машине по тенистой аллее, Стук достал из-за пазухи комбинезона четыре болта и долго смотрел на них как на редкую драгоценность...

...К исходу дня самолет был исправлен и проверен. На следующий день Потапов благополучно прилетел в Ленинград.

К 27 августа положение наших войск в Таллине стало совсем тяжелым. Они удерживали лишь небольшую часть города и внутренние рейды. Истребители до самого вечера вели тяжелые воздушные бои и штурмовали войска противника, но запас бензина и боеприпасов кончался, и никто не знал, куда улетать оставшимся самолетам. На Ханко? На Эзель? В Ленинград? Команды никто не давал.

Решение принял командующий флотом вице-адмирал Трибуц. По его приказу все самолеты перед наступлением темноты надлежало перегнать в Ленинград, а отход кораблей прикрыть зенитными средствами.

К утру 28 августа армада боевых кораблей и транспортов покинула Минную гавань в Таллине и пустилась в ужасный и для многих последний путь.

В этом походе погибло столько наших товарищей, находившихся на кораблях, что мы даже не поверили, когда спустя десятки лет после окончания войны узнали об их трагической судьбе...

ПЕРЕЛЕТ НА ЗАПАД

6 октября в Москве была принята радиограмма с острова Сааремаа (Эзель): "Радиовахту закрываю, идем в последний и решительный бой". А наша спецгруппа еще не вылетела на помощь тем, кто сражался на Моонзундских островах.

Почему задержали своевременную отправку группы? Этого мы не знали.

На аэродроме появился командующий ВВС флота в сопровождении офицеров штаба и инженерно-технической службы. Он отдал приказ командиру 13-го ИАП: в течение суток укомплектовать группу летчиков и обеспечить ее вылет на аэродром Ханко 7 октября. А у нас к тому времени осталось всего три самолета. К ним подтащили еще три "ишачка", и работа закипела. Десятка четыре техников, мотористов начали срочный ремонт всех самолетов.

Меня вызвали на командный пункт. Там уже сидели знакомые летчики. Начальник штаба полка объявил состав сводной группы, назначенной для усиления авиации, базирующейся на Моонзундских островах. Майор Ройтберг, начштаба полка, читал:

- Лейтенант Васильев - командир первого звена, он же старший группы, лейтенант Денисов - старший летчик первого звена.

Денисов, как уколотый, подскочил и, перебивая начштаба, воскликнул:

- Я же командир звена! Почему вдруг меня понизили?

- Садитесь, товарищ Денисов! Байсултанов тоже командир звена, но и он летит старшим летчиком, - сказал начальник штаба и продолжал чтение приказа: - Младший лейтенант Старухин - летчик первого звена, лейтенант Голубев командир второго звена, он же заместитель командира группы, лейтенант Байсултанов - старший летчик второго звена, младший лейтенант Татаренко летчик второго звена.

Потом майор Ройтберг приказал подготовиться к перелету на Ханко, в распоряжение капитана Ильина - старшего ханковской авиагруппы.

До вечера мы изучали маршрут перелета; Он проходил по средней части Финского залива, берега которого на протяжении 400 километров были в руках противника. Приготовили несколько вариантов боя на случай перехвата вражескими истребителями. Много внимания уделили посадке на аэродроме Ханко, который постоянно обстреливала артиллерия финнов.

У нас еще оставалось время до утра, и мы отправились в город, к семьям. Сашенька, к счастью, была дома. Она долго

молчала, пристально вглядываясь, как будто я изменился до неузнаваемости.

- Ну, вот и встретились... Как я переживала, места себе не находила! До чего же ты, родной, похудел!

- Ничего, Сашенька. Были бы целы кости, остальное нарастет. Вот слетаю завтра на одно задание и опять приеду к тебе...

После моих слов она низко опустила голову и, не глядя на меня, спросила:

- Скажи, только не обманывай. Правда, что ты с самолетом упал в озеро? Это мне жена одного летчика сказала неделю тому назад.

- Да ты что, Саша! Это сержант Виктор Голубев нырнул. Путают меня с однофамильцем.

Я солгал, чтобы не расстраивать жену.

Ах, как летит время перед разлукой! Несколько часов промелькнули словно мгновение...

В восемь утра я был уже на аэродроме и, осматривая самолет, обратил внимание на подвесные баки новой формы. Техник сказал, что с этими баками можно летать на скорости до 500 километров в час. Он их заправит после пробного полета. Но я потребовал заправить их немедленно.

Над аэродромом я переключил бензокран на подвесные баки. Прошло всего минут десять, и мотор чихнул. Винт закрутился вхолостую. Ясно - бензин из баков не подается. Переключил кран на основной бак, и мотор заработал.

После моей посадки разгорелся спор. Кто-то из техников проворчал:

- Трусит, вот и чихает у него мотор.

Я же твердо сказал:

- Дозаправьте баки и пусть на моем самолете летит кто-нибудь другой.

Полетел незнакомый мне капитан-инспектор ВВС. Через четверть часа он сел и чванливо сказал:

- Надо уметь летать и знать самолет.

Я молча взял ключ из рук техника, открыл пробку подвесного бака. Он был полон бензина. Чтобы не допустить беды, я швырнул ключ на землю, подошел к этому капитану и сказал:

- Подлец!

Его как ветром сдуло. Тогда инженер полка Николаев приказал заправить подвесные баки на всех самолетах и облет повторить. Но сделать это не удалось: на аэродром приехал командующий авиацией.

У КП полка собрались офицеры штаба ВВС, руководство бригады, полка. Командующий принялся распекать инженеров и

командира полка. Видимо, он тоже от кого-то недавно получил нагоняй. Затем вызвал Васильева и меня на доклад. Вначале спросил Васильева:

- Почему группа не вылетает?

- При пробном полете Голубев выяснил, что из подвесных баков не подается топливо.

- Это неверно. После Голубева летал инспектор. Баки работали нормально. Где Голубев?

- Вот он, - показал на меня Васильев.

После упоминания "инспектора" меня бросило в жар. Я стиснул зубы и поискал его глазами среди окружавших генерала командиров, но не обнаружил. Дело для меня запахло трибуналом.

Командующий сердито уставился на меня. Посыпались грубые оскорбления. Было сказано, в частности: "Ты трус, боишься лететь в опасный район, где гибнут тысячи людей". Эти слова генерала как ножом ударили меня по сердцу. Я, должно быть, страшно побледнел, потому что товарищи глядели на меня с испугом. Едва сдерживая себя, я ответил, что оскорблять подчиненного очень просто, а вот лететь с неисправными баками гораздо сложнее. И добавил, что я не трус и поэтому полечу один, а если через час двадцать минут не вернусь, то прошу проверить подвесные баки на остальных самолетах.

Гнев командующего дошел до крайнего предела. Он отдал приказ-срочно вылетать.

Васильев и я молча пошли к самолетам. Я дал команду бледному как простыня Денисову и невозмутимому Татаренко: "По машинам, вылетаем..."

Техник, не глядя на меня, помог надеть парашют. Увидев на его глазах слезы, я сказал с досадой:

- Ты тут ни при чем... Живи, друг!

Взвыли моторы, клубы пыли завертелись вокруг самолетов, скрыли провожающих, и тут я увидел, что к старту бежит майор Ройтберг и машет рукой. Я уменьшил обороты. Он вскочил на плоскость и, держась за борт кабины, нагнулся и громко сказал:

- Если баки не будут работать, садитесь на аэродром Бычье Поле в Кронштадте. Это - указание полковника Романенко. Васильеву я тоже передал...

Я молча кивнул головой и вырулил на взлетную полосу.

Шестерка взяла курс на запад. Проплыл под крылом красавец Кронштадт, за ним маяк Толбухин, и тут же один, потом другой, третий самолеты начали качать крыльями - сигнал отказа материальной части. Чихнул мотор и моего самолета. Ну вот, вместо полета по маршруту получился групповой пробный

облет...

Васильев терпеливо прошел по курсу еще пять минут, затем дал сигнал и развернулся обратно на аэродром. Сделали два круга, дали красную ракету попросили разрешение на посадку и благополучно приземлились на Бычье Поле,

Через несколько минут на стоянке около наших самолетов собрались летчики и техники, подъехал командир 71-го полка подполковник Коронец - один из самых любимых и отважных командиров авиации на Балтике. Он внимательно выслушал лейтенанта Васильева, приказал инженеру полка срочно искать дефект в бензосистеме подвесных баков, а нам велел идти в столовую перекусить.

Васильев, всегда спокойный, выдержанный, подошел ко мне и взволнованно сказал;

- Да, Василий, с этими баками мы невольно в трусы попадем. Давайте искать дефект вместе с техниками.

И мы засучив рукава принялись за работу.

К вечеру один за другим на аэродром сели два У-2. На них прилетели старший инженер Николаев, инженер по спецоборудованию, механик ремонтных мастерских и начальник особого отдела полка Кошевой.

Весь вечер нас по одному вызывали в землянку комиссара полка, где Кошевой дотошно расспрашивал каждого из нас: пытался обнаружить трусов.

На следующее утро мне и Васильеву приказали еще раз совершить пробный полет. Я категорически отказался и предложил лично Николаеву отработать двадцать минут на земле на подвесных баках, а если мотор будет греться, то сделать это можно с перерывами. Инженер сел в кабину самолета и запустил мотор. Пришлось дважды выключать - мотор грелся. Но через двадцать минут мотор чихнул раз, другой, и винт, немного покрутившись на холостых оборотах, остановился. Николаев потный вылез из самолета и, ничего не говоря, куда-то исчез. Вернулся он через час и сказал, что завтра доставят подвесные баки старой конструкции, а из этих горючее откачать и с самолетов их снять.

Двенадцать баков сложили в штабель метрах в тридцати от стоянки, а Кошевой продолжал допросы. В разговоре с ним я сказал, что за пять из шести летчиков кладу голову на плаху. Они живут не для себя. Он спросил:

- А кто же живет для себя?

- Ищите сами, - не желая называть Денисова, ответил я.

На следующий день баки старой конструкции не привезли. Не привезли их и позже, а на войне, тем более когда самолетов

мало, без дела летчик не сидит. Поэтому 9 октября со второй половины дня мы получили задание провести штурмовку в районах Петродворца и аэродрома Низино. Эти и другие боевые вылеты постепенно сняли душевную тяжесть.

10 октября перед вечером неожиданно прилетел с аэродрома Ханко капитан Белоусов. Мы с Васильевым пошли к землянке штаба полка.

Васильев хорошо знал Белоусова, а я много слышал о нем; прославленный истребитель, мастер штурмовых ударов по кораблям и аэродромам врага, человек большой воли и силы. Он сумел победить саму смерть: получил тяжелейшие ожоги при выполнении боевого задания еще в 1938 году и выжил, удивив до крайности врачей. Я знал также, что во время советско-финляндской войны, еще не закончив лечение, он дрался с врагом и за мужество был награжден орденом Красного Знамени.

Недалеко от землянки мы увидели сидевшего на коротком бревне широкоплечего человека в кожаном реглане. В левой руке он держал поношенный шлем. Вид у него был усталый.

- Здравствуйте, товарищ капитан, какими судьбами здесь? - воскликнул Васильев. Капитан быстро вскинул голову, попытался встать, но, чуть приподнявшись, снова сел и как-то душевно, мягко молвил:

- Это ты, Миша? Здравствуй... Здравствуйте, богатыри, рад вас видеть. Наверное, одними судьбами мы оказались здесь. Извините, я посижу - очень болят ноги. Устраивайтесь рядом, поговорим. Расскажите, как у вас дела?

- Лучше вы расскажите, товарищ капитан. Ведь мы собрались к вам на подмогу! Как там на островах и на Ханко? Как ведет себя в воздухе фашист, какую тактику применяет?

Изуродованное ожогами лицо капитана засветилось.

- Неужели подкрепление? Ух, как это здорово, друзья мои! Летчиков на Ханко осталось совсем мало, им очень тяжело... А мне в такое трудное время приходится улетать оттуда: нужно срочно лечиться.

Мы сидели у землянки до темноты. Белоусов подробно рассказал нам о воздушных боях, о тяжелом положении войск на Моонзундских островах. Большинство летчиков, начинавших там войну, погибло. После падения Таллина два звена И-16 и звено "чаек" из состава ханковской группы улетели на Эзель для усиления авиационного прикрытия. Дрались они там не щадя своих сил и жизней. Кое-кто вернулся. Теперь на Ханко осталось три боевых экипажа на И-16, два-на "чайках" да один на МБР-2 - ночью летает на разведку. Ваша шестерка, да тем более на И-16 двадцать девятой серии - это большая сила. Вылетайте скорее...

После ужина вся наша шестерка пришла в землянку к Леониду Георгиевичу Белоусову. Он подробно рассказал, как нужно взлетать и садиться на аэродроме Ханко в то время, когда артиллерия противника ведет огонь, и в промежутках между артобстрелами.

На второй день Леонид Георгиевич не смог оставаться на аэродроме и сам два раза слетал с нами на штурмовку...

Вечером после ужина пожилой механик ремонтных мастерских, призванный из запаса, остановил меня и Васильева у столовой и спросил:

- Вы летчики с "ишаков"? Говорят, у вас подвесные баки новой конструкции не работают? Я до мобилизации подвешивал их на заводе летчикам-испытателям, так они их очень хвалили. Покажите их мне завтра, если можно.

- Не только можно, но и нужно, - ответил я ему. - Приходите утром часам к семи. Баки лежат на стоянке рядом с "ишаком" номер тридцать три.

- Ладно.

Мы с Васильевым переглянулись и пошли отдыхать в бывший пороховой погреб - самое прочное и, наверное, самое огромное сооружение на всем острове Котлин.

Утром, когда я подошел к самолету, наш новый знакомый сидел на корточках около баков и ковырял какой-то железкой дренажную трубочку у каждого бака. Увидев меня, поднялся и, не здороваясь, спросил:

- Кто осматривал баки?

- Кто? Да их смотрели все, чуть ли не до командующего авиацией.

- Где твой техник, лейтенант? Мне нужно крепкое шило и круглый напильник, я эти баки через несколько минут приведу в порядок, - заверил он.

Я позвал моториста, велел дать необходимый инструмент и помогать механику во всем.

- Не надо мне помогать, давай, моторяга, неси инструментальную сумку!

Меня все это крайне заинтересовало, я подошел к бакам. Заводской механик ткнул пальцем в кончик дренажной трубки.

- Смотри, там транспортная пробка, ее ставят перед отправкой баков на склады, чтобы туда влага и грязь не попадали...

Все оказалось до смешного просто. И получилось, что простой механик из мастерских, как говорятся, утер нос всей инженерной службе авиационного полка и разным инспекторам, по вине которых нас, летчиков, чуть не отдали под трибунал.

Лейтенант Васильев приказал подвесить баки на его и мой самолеты и пошел за разрешением на пробный вылет.

Через полчаса мы были в воздухе, пронеслись несколько раз над аэродромом на бреющем полете, потом парой сделали боевой разворот и сели. Баки работали отлично. После нас сразу же поднялись и остальные четыре машины. Летчики доложили, что баки работают нормально, только лейтенант Денисов сообщил, что на больших оборотах мотор сильно трясет. Он эту тряску замечал и раньше, но она была слабее. Командир нашей группы приказал заправить основной бак и сам взлетел на самолете Денисова. После посадки он велел технику записать в формуляре, что мотор работает нормально на всех режимах. Потом отвел Денисова в сторону, тихо сказал: "Трясет тебя, а не мотор", - и пошел на КП полка доложить по прямому телефону командиру бригады полковнику Романенко о готовности к вылету. Романенко поблагодарил и попросил сообщить фамилию механика, обнаружившего дефект.

Теперь мы ждали команду на вылет, хотя знали от метеорологов, что во второй половине дня погода резко ухудшится. Так оно и получилось - весь вечер и ночь лил дождь. Утром мы шли по мокрой тропинке Петровского парка из столовой к самолетам. Облака неслись низко, ветер трепал верхушки вековых деревьев.

- Вот в такую погоду надо лететь на Ханко, - сказал Алим Байсултанов, ни один "мессер" не перехватит.

- Да нет, Алимушка, розно месяц тому назад тринадцатого сентября, когда я в такую погоду на безоружном самолете летел через Ладожское озеро, меня не один, а четыре "мессера" едва не перехватили. А сегодня как раз тринадцатое число... - возразил я, смеясь.

И бывает же так! Нас догнал дежурный по столовой и закричал, чтобы кто-нибудь из ханковской группы вернулся к телефону.

- Ну, вот и задание, - пошутил я мрачно. - Давай, Миша, схожу я...

Оперативный дежурный штаба бригады сказал по телефону:

- Запишите или запомните приказание: группе лейтенанта Васильева в десять ноль-ноль вылететь на аэродром Ханко, там погода хорошая. Ясно?

- Все понятно, товарищ дежурный.

Догнав товарищей, я сообщил о полученном приказе. Каждый воспринял мои слова в зависимости от характера и темперамента.

Веселый и неугомонный Алим Байсултанов, постоянно рвущийся в бой, изобразил начальное "па" лезгинки и громко

крикнул: "Асса!"

Денисов побледнел, и мелкие капли пота покрыли его лоб. Васильев спокойно посмотрел на ручные часы, ровным голосом сказал:

- До девяти часов проверить подготовку самолетов, особенно заправку горючим, пробу оружия провести на земле.

В 9 часов 30 минут официантка Таня (мы се звали Рыжик) принесла нам к самолетам крепкого чая, пирожков и по плитке шоколада. Мы были тронуты. Я Таню поцеловал и вручил ей плитку шоколада. Она сказала, что сбережет ее и вернет, когда я прилечу обратно.

- Спасибо, Танечка, обязательно вернусь...

Три "ишачка" взревели моторами и пошли на взлет. Через двадцать секунд рванулось с тормозов и мое звено. Вдруг в конце разбега самолет Денисова как-то странно заюлил, его повело вправо, потом пыль закрыла его. А когда я, убирая шасси, мельком взглянул на то место, истребитель лежал на фюзеляже хвостом вперед.

Я догнал Васильева, подошел к его самолету поближе и показал рукой вниз. Васильев понял и кивнул в ответ.

Мы летели под облаками. Вдруг ведомый Васильева сделал несколько глубоких покачиваний крыльями, затем развернулся и пошел обратно. Вскоре этот маневр повторил Алим Байсултанов. Я в растерянности поглядел влево на Татаренко: его самолет, сбавляя скорость, планировал прямо к воде. Бинт вращался вхолостую. Но вот самолет стал увеличивать скорость, Татаренко тоже повернул на аэродром, с которого мы только что взлетели. Что-то случилось... Но что? Причина возвращения летчиков стала известна нам на другой день. А сейчас из шести взлетевших остались двое. Я поравнялся с Васильевым, показал ему рукой вперед и вниз. Мы снизились на бреющий, продолжая полет на запад...

На аэродроме полуострова Ханко нас ждали. Не успели мы выбраться из кабин, как человек десять подхватили наши самолеты и хвостами вперед быстро потащили под маскировочные сети в укрытие. И тут же кругом загрохотали разрывы снарядов. Так близко они рвались, что я нагибался и приседал. Мне казалось, что все сооружение сейчас рухнет. Надо мной смеялись, должно быть, вид у меня был достаточно комичный... А вечером пришло сообщение о том, что завтра прилетят еще три И-16 и надо обеспечить прием.

До поздней ночи мы, как говорят, входили в строй - правда, пока теоретически.

Нас особо предупредили, чтобы не перепутали наши "чайки" с

финскими {финны имели в то время наши трофейные самолеты}. Сказали также, что к аэродрому вот уже две недели приходят четыре, иногда пять "спитфайров" {английские самолеты. Их поставляли Финляндии и в 1939 и в 1940 гг.}, качают крыльями - вызывают на бой, но сил на Ханко пока мало.

Артиллерия врага всю ночь обстреливала аэродром. Мы разместились в бетонном укрытии, но спали плохо. К обстрелам здесь придется привыкать...

Утром прилетели три наших отставших "ишачка", пилотируемые Байсултановым, Татаренко и Старухиным.

Финские артиллеристы заметили их раньше, чем мы, и, когда они еще рулили в укрытие, начался обстрел аэродрома. Дорулив на место, они повыскакивали из кабин и, поддерживая парашюты, колотившие по ногам, заторопились в убежища.

Байсултанов доложил Васильеву, что они все трое вчера вернулись опять из-за подвесных баков. Виноваты техники. Но неисправности устранены, и самолеты вполне надежны.

Перед обедом капитан Ильин и Вискуп поставили боевые задачи. Мы должны оказать поддержку нашим войскам, ведущим тяжелые оборонительные бои на острове Даго. А еще прикрыть с воздуха морскую пехоту, готовящуюся к десанту на соседние острова.

СЧЕТ ОТКРЫТ. ПЕРВЫЕ ПОТЕРИ

Теперь нам снова необходимо вернуться к прошлому - к первым дням войны. Перед перелетом на Ханко в Кронштадте капитан Леонид Георгиевич Белоусов подробно рассказал о подвигах летчиков 13-го истребительного авиационного полка, к которому мы были прикомандированы. Его рассказ я запомнил в подробностях и сейчас предлагаю вниманию читателей.

Утром 25 июня 1941 года на аэродроме появился инспектор-летчик полка капитан Алексей Антоненко. Он прибыл из Москвы, где находился в командировке. Его самолет И-16 двадцать девятой серии, полностью подготовленный заботливым техником к боевому вылету, стоял рядом с палаткой, в которой был развернут командный пункт. Там находился телефон, связывающий полк со штабом бригады.

День был знойный и безоблачный. Летчики обедали. Вдруг послышался знакомый гул моторов "юнкерса". Самолет-разведчик Ю-88 летел с запада на восток прямо над аэродромом на высоте около 4000 метров.

Звено пушечных "ишачков" 2-й эскадрильи пошло на взлет. Капитан Антоненко посмотрел на самолет врага, на взлетающих истребителей и, повернувшись к товарищам, сказал с досадой:

- Опять опоздали со взлетом!

И тут же с озорством добавил:

- А я все-таки перехвачу его и собью!

Инженер Николаев, уравновешенный, немногословный человек, ответил спокойно:

- Нет, дорогой, поздно...

"Юнкерс" уходил все дальше на восток. Антоненко проворно поставил на землю тарелку с супом и, как был, без шлема, бросился к своему самолету. Парашют надевать времени не было. Через двадцать секунд он взлетел.

Антоненко не погнался за разведчиком. Опытный воздушный боец, он понимал, что противник разведку не закончил, что он будет фотографировать боевые корабли. А уход его на восток - это просто маневр для того, чтобы обмануть истребителей и оторваться от преследования. Поэтому Антоненко, набирая высоту, шел прямо к внешнему рейду Таллина, где находились боевые корабли.

Без шлема на самолете с открытой кабиной летать очень трудно. Алексей поднял до отказа сидение, прижался лицом к прицелу. Ему то и дело приходилось вытирать набегающие на глаза слезы. Набрав высоту 3500 метров над рейдом, он убавил обороты мотора, стал внимательно осматривать восточную сферу воздушного пространства и вскоре далеко на северо-востоке заметил точку: это был двухмоторный самолет. Он шел чуть ниже Антоненко к внешнему рейду, прямо на боевые корабли. Самолеты сближались на пересекающихся курсах. Антоненко подходил со стороны солнца, экипаж "юнкерса" не видел его...

...Расстояние - около 1000 метров. Встречный поток воздуха режет глаза, мешает прицелиться. Антоненко смахивает левой рукой слезу и видит: "юнкерс" занял место в сетке прицела. Длинная очередь с дистанция 400 метров. Сотни трассирующих пуль - среди них ярко-красные от крупнокалиберного пулемета "Березина" - прошили кабину и фюзеляж фашистского самолета.

Но "юнкерс" не загорелся, не потерял управление - с набором высоты он плавно разворачивался вправо. Антоненко бросил истребитель в крутое пикирование и оказался позади "юнкерса" - метров на триста ниже. Сблизившись до семидесяти метров, он дал очередь по нижнему стрелку, который даже не успел открыть огонь. Истребитель сделал небольшой отворот в сторону, убавил скорость и повторил атаку снизу по правому мотору. Клуб дыма и пламя вырвались из-под разорванных капотов. "Юнкерс", заваливаясь на правое крыло и набирая скорость, падал. От него один за другим отделились три темных комочка, и через несколько секунд над ними раскрылись белые купола парашютов.

Алексей, протирая все время глаза, убавил скорость и

направился к аэродрому. Летчики, штабисты, инженеры еще обедали, когда Антоненко как ни в чем не бывало присел рядом. Взял все еще теплую тарелку с супом и принялся доедать. Потом сказал словно невзначай:

- А Ю-88-то тю-тю! А? Сказано - сделано... Верно?

В это время позвонили из бригады: моряки сообщили, что летчик на истребителе И-16 сбил фашистский бомбардировщик. Моряки просили назвать фамилию летчика.

Весть о том, что капитан Антоненко первым в небе Балтики сбил вражеский самолет, разнеслась быстро. Алексея поздравляли с победой друзья, летчики и техники своего и соседних полков, командование ВВС и флота.

Командир полка Романенко крепко обнял и трижды поцеловал боевого истребителя, потом строго сказал: "Вот что, дорогой, без шлема и парашюта категорически запрещено подниматься в воздух. Сегодня же подбери себе ведомого и впредь на такие перехваты вылетать только парой, понял?"

В первых числах июля наиболее сложная обстановка на Балтике начала складываться в районе полуострова Ханко.

Утром 2 июля туда перелетело два звена пушечных самолетов И-16 во главе с командиром 1-й эскадрильи 13-го авиаполка капитаном Леоновичем. К вечеру того же дня специально для перехвата вражеских разведчиков командир полка прислал капитана Антоненко и его ведомого Бринько. Оба они обладали быстрой реакцией и отличной слетанностью.

Готовясь к перелету на Ханко, Антоненко попросил командира полка не давать ему в звено второго ведомого, как было положено по уставу. Он твердо знал, что лучше действовать не тремя самолетами, а парой. Парой легче осуществлять любой внезапный маневр. Третий же, как правило, оказывается лишним и к тому же уязвимым для истребителей противника. Вот придать бы этому "лишнему" ведомого - получилось бы две пары. В таком составе легко взаимодействовать между собой, да и сила удара значительно больше.

Подполковник Романенко хорошо понимал целесообразность предложения боевого летчика, но изменить штатную структуру звена и эскадрильи не имел права. Несмотря на это, он разрешил капитану Антоненко летать парой, а если будет очень нужно - то составить звено из двух пар.

С 27 июня на аэродроме Ханко создавались укрытия для самолетов, бетонные убежища для личного состава и огневые зенитные точки. Укрытия в шесть - восемь накатов толстых бревен, положенных вперемежку с двутавровыми балками, получились вместительные и прочные. Они надежно защищали

два самолета И-16 даже от прямых попаданий тяжелых снарядов. Рулежная дорожка от каждого укрытия кратчайшим путем выводила самолет на взлетную полосу.

Усиленная аэродромно-строительная рота насчитывала более трехсот человек. Строители имели достаточно грузовых машин, тракторов и тяжелых катков. Круглые сутки ремонтировали они аэродром: засыпали воронки от снарядов и бомб, укатывали землю. Бойцы работали без всяких перерывов даже во время артобстрелов. Летчики также взлетали и садились под огнем артиллерии. До сих пор диву даешься, как люди могли такое выдержать...

В первый свой прилет на Ханко Антоненко и Бринько, зная о постоянных артобстрелах, подошли к аэродрому на малой высоте под прикрытием соседнего лесного массива. Выпустив заблаговременно шасси, посадочные щитки, они произвели посадку и успели быстро зарулить в уже готовую "рефугу" - так называли тогда самолетные укрытия. И только тогда финские артиллеристы опомнились и открыли огонь по аэродрому.

Вечером того же дня Антоненко и Бринько подробно расспросили "старожилов" Ханко о действиях и тактике самолетов противника, долго беседовали, с начальником штаба полка майором Ройтбергом. Перехватчиков интересовало, с каких направлений и на каких высотах подходят бомбардировщики врага к военно-морской базе и к аэродрому, как сейчас организовано визуальное наблюдение за обстановкой в районе боевых действий и оповещение пилотов.

По требованию вновь прибывших к утру был создан еще один наблюдательный пост на самом высоком дереве. Он имел телефонную связь со стоянкой самолетов Антоненко и Бринько.

За последние два дня в воздушных боях эскадрилья понесла большие потери. Это означало, что летчики-истребители допускают (и повторяют) немало ошибок. Особенно же удивился Антоненко, когда узнал, что два устаревших финских самолета "бристоль-бульдог" несколько раз приходили на малой высоте и атаковали то корабли, то гидросамолеты на внутреннем рейде базы.

- Ну, что же, - решил Алексей, - с кого-то нужно начать. С любых внезапных гостей! Завтра посмотрим! Утро вечера мудренее...

3 июля еще до рассвета начался интенсивный артобстрел аэродрома. Снаряды десятками рвались на летном поле, в районе строящихся укрытий и убежищ для личного состава. Стояла теплая погода. Утренний ветер раздувал пожары. Дым густо затянул почти весь аэродром.

Летчики и техники укрылись в убежищах и щелях, и только мужественные аэродромщики, словно не слыша воя и грохота рвущихся снарядов, продолжали засыпать землей и укатывать воронки. Они были довольны "дымовой завесой", маскировавшей их от вражеского наблюдения.

Наши орудия тоже открыли огонь. Артиллерийская дуэль продолжалась более четырех часов. Но подавить огонь противника нашим не удалось. Фашисты продолжали вести методический, как говорят, беспокоящий огонь с дальних позиций.

Командир военно-морской базы генерал Кабанов спросил по телефону майора Ройтберга, могут ли летчики взлететь. Ройтберг сообщил, что на "чайках", пожалуй, могут, а на И-16 - пока нет.

Вскоре из дымовой пелены, стлавшейся над аэродромом, вынырнули шесть советских "чаек". Под крыльями каждого самолета было по две стокилограммовых бомбы, а в зарядных ящиках - тысячи бронебойно-зажигательных пуль.

По вспышкам выстрелов летчики обнаружили две батареи, но не атаковали их с ходу, а сделали обманный маневр и ушли в тыл противника. А потом вернулись, сбросили бомбы и израсходовали почти все патроны. Вражеские орудия прекратили огонь, на позициях батарей начались лесные пожары.

Вскоре вылетело на задание и звено И-16. Летчики нанесли штурмовой удар еще по двум батареям противника и зажгли там лесной массив.

А самые знаменитые пилоты Антоненко и Бринько в этот день не вылетали. Они упорно ждали "гостей", но те, как нарочно, не появлялись. Что настораживало воздушного противника? Мы не знали.

4 июля на рассвете перехватчики Антоненко и Бринько сидели в самолетах. Наблюдая за воздухом, покачиваясь с биноклем на вершине сосны, наблюдатель поглядывал на лесные пожары. В этот момент появились два "бристоль-бульдога". Они шли к аэродрому на малой высоте с запада. По-видимому, их задачей было определение стоянок наших самолетов.

Ведущий "бристоль-бульдог" сбросил бомбы на наши артиллерийские позиции. Только теперь наш наблюдатель заметил вражеские самолеты и дал красную ракету.

Два "ишачка" пошли на взлет прямо из-под маскировочной сетки, закрывавшей рулежную дорожку.

Они блестяще выполнили боевые развороты в разные стороны и оказались позади самолетов врага.

Такой маневр на малой скорости могли выполнить только летчики, безукоризненно владевшие своими самолетами.

Бринько дал очередь по кабине ведомого "бристоля". Самолет резко пошел вверх, перевернулся на спину и рухнул на землю западнее аэродрома.

Атака Антоненко была сложнее. Опытный его противник резко развернулся вправо и на полной скорости стал уходить на свою сторону под защиту зениток. Расстояние между преследователем и преследуемым было еще велико, но Алексей все же дал длинную очередь из всех трех пулеметов. Навстречу Антоненко уже летели сотни трассирующих зенитных снарядов. Резким разворотом он вышел из зоны огня, не успев увидеть результат короткого воздушного боя...

...Техники и механики подхватили самолеты за хвосты и затянули в укрытие.

Наблюдатель с площадки, установленной на сосне, прокричал в телефонную трубку: "Передайте летчикам - оба самолета противника сбиты".

Ночью и утром продолжался артиллерийский обстрел аэродрома. А затем огонь противника прекратился и почти сразу, на малой высоте, появился "юнкерс". Антоненко и Бринько взлетели и взяли фашистский бомбардировщик в клещи - атаковали с двух сторон. Они ударили короткими очередями по моторам. Ю-88 клюнул тяжелым носом, пошел вниз и упал в воду. Антоненко и Бринько потребовалось всего около четырех минут, чтобы взлететь, сбить фашистский самолет и совершить посадку.

Командование разгадало замысел разведывательного полета противника. Немецкие летчики хотели продемонстрировать превосходство своей тактики. Экипаж "юнкерса" намеревался провести перспективную съемку аэродрома и тяжелой батареи, расположенной по соседству.

На КП авиаполка позвонил генерал Кабанов и сказал:

- Видел сам, как два "ишачка" в упор расстреляли "юнкерса". Наверное, опять Антоненко и Бринько?

- Они, - ответил начальник штаба.

- Сейчас приеду на аэродром поздравить асов.

К укрытию подъехала "эмка". Из нее вышел генерал, помог шоферу вытащить с заднего сидения тяжелый ящик и быстро пошел в укрытие самолетов.

Генерал подошел к Антоненко, снял фуражку, обнял его и трижды поцеловал. Потом поискал глазами Бринько, который стоял в группе летчиков, подошел к нему, прижал к груди. Кабанов посмотрел на собравшихся летчиков и взволнованно сказал:

- Дорогие авиаторы, боевые друзья! Вы стоите в первом ряду

советских воинов на этой огненной земле. Вы проявляете мужество и героизм, но вчера и сегодня два боевых друга Антоненко и Бринько на глазах тысяч людей сбили три вражеских самолета. Благодарю за этот подвиг. Наградить вас сейчас нет возможности, мы ведь отрезаны от Большой земли, единственное, что я раздобыл, - это ящик шампанского. Выпейте вечером все по бокалу. Пусть знают враги, что вы продолжаете боевую традицию, начатую здесь, на Гангуте, еще Петром Первым...

Под вечер портовый буксир обнаружил на глубине пяти метров на ровном песчаном дне фюзеляж "юнкерса" и оторванные крылья с черными крестами. Водолаз поднял на борт три трупа. У одного из гитлеровцев, обер-лейтенанта, были обнаружены документы. Экипаж фашистского самолета воевал в Испании, во Франции, летал на Англию, Норвегию, Балканы, Польшу. Антоненко и Бринько в коротком бою победили опытных воздушных пиратов.

8 июля Антоненко и Бринько слетали в Таллин. По пути туда они встретили одиночный самолет Ю-88, - видимо, разведчик, и сбили его. На Ханко они возвращались рано утром 9 июля. Над аэродромом стоял туман. Противник полагал, что взлетать в этих условиях наши истребители не смогут. И два "фиата" на малой высоте подбирались к базе торпедных катеров. Они успели сбросить бомбы, но тут их перехватили Антоненко и Бринько. Бой продолжался не более двух минут. Оба "фиата" упали в воду...

Через два дня вечером в глубоком бетонном укрытии сидели новый командир авиагруппы на Ханко капитан Ильин, комиссар Бискуп, Белоусов, Антоненко и Бринько. Они обсуждали план бомбоштурмового удара по большому ангару на морском берегу, в котором находились вражеские гидросамолеты.

10 июля взлетели две "чайки" с бомбами. Их вели Алексей Лазукин и Константин Белорусцев - отлично слетанная пара. Через три-четыре минуты взлетели Антоненко и Бринько. Затем самолеты встретились у острова Руссарэ и ушли на север.

Вражеский ангар штурмовали "чайки". Они сбросили четыре бомбы. Все попали в цель.

Финские зенитчики открыли огонь, а затем появилась шестерка "фоккеров", идущая на перехват. Такой вариант действий противника был тоже предусмотрен. Лазукин и его ведомый начали отход к большому острову, где над лесом кружили два И-16. Дистанция между "чайками" и "фоккерами" быстро сокращалась. Запас высоты давал возможность противнику догнать смельчаков.

Бринько первый заметил "чаек" и преследующих их вражеских истребителей. Он посигналил ведущему и повернул навстречу.

Теперь Антоненко занял место ведомого, и оба пошли в лобовую атаку. Бринько зажег "фоккера". Оба И-16 после атаки ушли вертикально вверх и оказались выше истребителей врага. А в это самое время Лазукин и Белорусцев начали бой на виражах. В этом маневре "чайки" имели значительное преимущество. Ошеломленный противник оказался под ударами сверху и снизу. Антоненко сбил еще один ФД-21. Упал вражеский самолет, сбитый Лазукиным. Но сверху атаковал "фоккер". Белорусцев дал длинную заградительную очередь, и вражеский самолет был изрешечен пулями.

Последние два "фоккера" попытались удрать. Но Бринько, спешивший на помощь Белорусцеву, успел дать очередь из пулеметов. "Фоккер" потерял скорость, зацепился за верхушки деревьев, развалился и упал возле берега в воду.

Пять вражеских истребителей и большой ангар были уничтожены. Наша четверка без потерь вернулась на Ханко.

Этот бой показал, как успешно может действовать звено из двух слетанных пар...

О боевом мастерстве и мужестве летчиков Ханко говорили на флоте, писали в центральных газетах. Утром 14 июля 1941 года Президиум Верховного Совета Союза ССР присвоил звание Героя Советского Союза капитану Алексею Касьяновичу Антоненко и лейтенанту Петру Антоновичу Бринько. Это были первые Герои среди авиаторов Балтики с начала Великой Отечественной войны. Не только они так замечательно воевали. Сотни летчиков-балтийцев за эти первые три недели войны нанесли тяжкий урон врагу и совершили героические подвиги во имя Родины...

Поддерживая высадку десанта наших моряков на один из островов, летчики встретили два истребителя типа "чайка". Самолеты прошли стороной и сигнала ведущего, приказывавшего пристроиться к группе, не выполнили.

Позже мы узнали, что эти самолеты И-153, видимо, доставлены гитлеровцами с захваченных аэродромов. Пользуясь ухудшением погоды и недостатками нашей службы оповещения, эта диверсионная пара начала безнаказанно бомбить и штурмовать одиночные боевые корабли и вести разведку. В зону зенитного огня они не заходили и в воздушные бои не ввязывались. Как-то в середине июля капитану Ильину позвонил генерал Кабанов и не то в шутку, не то всерьез сказала

- Что это ваши "чайки" не знают своих кораблей? Бьют своих.

- Нет, товарищ генерал, это не наши "чайки". Мы сами стараемся изловить и сбить их, да пока не получается. Радиостанций на самолетах и на КП полка до сих пор нет. Как подскажешь летчикам, что делается вокруг, вне зоны прямой

видимости? Пусть корабельные зенитчики все приближающиеся "чайки" держат под прицелом, пока не увидят опознавательные знаки. Иного выхода не вижу.

Ильин вечером собрал командиров эскадрилий и звеньев. Предложил принимать меры предосторожности на случай встречи с самолетами типа "чайка". А пока не перехватим вражескую пару, нашим "чайкам" на задания вылетать звеном не меньше трех самолетов.

Когда, вернувшись в самолетное укрытие, Антоненко рассказал об указаниях Ильина Петру Бринько, тот помолчал, потом усмехнулся:

- Так вражеская "чайка" любого из нас собьет... Очень уж все сложно...

- А ты отверни, потом развернись и повтори атаку, - ответил Алексей и подумал: "Конечно, фактор внезапности в этом случае исчезает... Но что делать?"

Бринько долго сидел молча на парашюте, о чем-то думал.

Антоненко, чтобы как-то отвлечь друга от тяжелых мыслей, достал из планшета два конверта и бумагу. Подал один Петру, сказал:

- Давай напишем письма нашим женам. Они ведь день и ночь волнуются: что с нами, живы ли?

Алексей выбрал место на ящике с пулеметными лентами и начал писать крупным ровным почерком. Вот это письмо, оно сохранилось:

"Дорогие мои, Виля и Алик! Наконец-то получил ваше письмо из Ленинграда. Вилинька, я рад, что большинство наших семей живут в одном месте. Конечно, школа - не квартира, а тебе, хлопотушке, хотелось бы, чтоб была кухня и все прочее... Ну, ничего, походите с Аликом пока в столовую. Наверное, ваши мучения к зиме кончатся. Хорошо, что ты отсюда уехала; дома, где мы жили, почти все разрушены и сгорели.

О себе писать особенно нечего. Ты, наверное, слышала по радио обо мне и Петре Бринько или читала указ в газетах. Нам пока что везет, хотя мы воюем так же, как и многие другие. Мы сбили двадцать вражеских самолетов, но у фашистов их еще очень много. Летать поэтому приходится часто, но ты, Вилинька, не беспокойся обо мне, все будет хорошо. На аэродроме у нас для самолетов и людей построены прочные укрытия/а с врагами в воздухе я пока справляюсь и думаю, что и впредь справлюсь. Береги себя и Алика. Пишите чаще. Правда, с доставкой почты теперь дело трудное. Но, хотя и с большой задержкой, письма все же доходят. Ваш Алексей - муж и папа. 18.07.41 г.".

А вскоре пришла беда. Было это так. После очередного

вылета на боевое задание Антоненко и Бринько возвращались на свой аэродром. И тут навстречу им со стороны порта появились две "чайки". Антоненко и Бринько, помня о вражеских "чайках", пошли им навстречу. Антоненко, как было решено раньше, разошелся с первой "чайкой" и, не открывая огня, сделал боевой разворот. Бринько же, посчитав, что вторая "чайка" идет в лобовую атаку, дал по ней очередь. Истребитель пошел круто вверх, завертелся в штопоре и упал в воду рядом с берегом.

Сердце Петра сжалось от боли. На падающем самолете мелькнули красные звезды. Он сбил боевого товарища, Ивана Козлова. Нелепая случайность, трагическая ошибка обоих летчиков... Тяжелее всех переживал ее Петр Бринько. Он не мог простить себе потерю выдержки в бою. И ему все время слышались слова Алексея: "А ты отверни и повтори атаку..."

Антоненко сочувствовал ему и понимал, почему Бринько стремился на любое боевое задание. "В бою ему легче, там хоть на короткое время спадает тяжесть вины", - думал Алексей.

Из столовой девушка принесла ужин. На большой ящик поставила перед Бринько и Антоненко миски с горячим рисом и жареным мясом. Она видела, что в обед Бринько выпил только стакан компота. Шурочка (так ее звали все на аэродроме) присела рядом на камень и сказала:

- Я не уйду, пока все не съедите. Вы же, Петр Антонович, уже несколько дней просто голодаете. Думаете, на это легко смотреть?

Шура быстро встала, отошла и закрыла лицо белым фартуком. Плечи ее вздрагивали. Антоненко подошел к девушке и сказал:

- Шура! Надоел нам этот рис хуже прелой репы! Дай нам лучше черного хлеба да горсть соли. Потом запьем мы хлеб крепким чаем, да и полетим на задание...

Шура открыла полные слез глаза, достала из плетеной корзины полбуханки черного хлеба, подала Антоненко.

- Неужели опять полетите? Боже ты мой, когда же это все кончится? сказала девушка и вновь села рядом. Алексей разломил хлеб, протянул кусок другу:

- Ты ешь, больше пользы будет, потом пойдем прорабатывать задание...

...Три "чайки" и шесть И-16 появились со стороны заходящего солнца и внезапно атаковали корабли противника, маскировавшиеся в проливах. "Чайкам" удалось сбросить бомбы на миноносец, а И-16 "угостили" пушечно-пулеметным огнем сторожевые корабли. Наши летчики успели сделать по две-три атаки. После большого взрыва миноносец затонул. И тут

появились истребители противника. Бринько, ввязавшись в бой с двумя "фоккерами", сразу же сбил одного. Пошел в атаку на второго и увидел, что Антоненко в опасности - его атакуют в лоб и в хвост. Бринько, создав неимоверную перегрузку, сумел все-таки вовремя развернуться и сбил второго "фоккера".

Наша группа вернулась на аэродром без потерь. За один день летчики двух эскадрилий уничтожили семь вражеских самолетов и миноносец.

В ночь на 25 июля командование базы осуществило высадку морского десанта на остров Бенгшер. Островок всего-то метров триста в длину и двести в ширину, но на нем находится сорокаметровый гранитный маяк, где размещались пост наблюдения противника и артиллерийский корректировочный пункт. С маяка видно все, что делается в юго-западной части полуострова. Поэтому для обороны Ханко захват островка имел огромное значение.

Гитлеровцев на острове десантники захватили врасплох, но бой шел всю ночь. Противник высадил на остров контрдесант, подтянул корабли. А наши самолеты не могли поддержать десантников: взлетно-посадочная полоса была буквально перепахана снарядами. Только в семь часов утра две наши группы, рискуя разбиться, все же вылетели на штурмовку. Им удалось повредить миноносец, канонерскую лодку, потопить три сторожевых катера и сбить два "фоккера". Пока техники готовили самолеты к новому вылету, Антоненко на мотоцикле помчался на командный пункт за получением очередного боевого задания. Вскоре над Ханко появился "юнкерс". Антоненко в это время был еще на КП. Узнав о разведчике, он бросился к мотоциклу и, перескакивая через канавы и бугры, помчался к самолету. Однако сигнал на взлет раньше получил Бринько и стартовал один. Впервые Антоненко отстал от своего ведомого. Шлем надел в полете, но привязные ремни не застегнул. А Бринько уже сбил Ю-88 прямо над базой и шел на аэродром. Антоненко он не видел. Благополучно посадил самолет. На аэродроме с беспокойством ждали Антоненко. Алексей умел садиться при любой видимости, но когда снаряд разорвался прямо на полосе впереди самолета, то истребитель резко подбросило, он перескочил через воронку и ударился колесами о вывороченную землю. Антоненко выбросило из кабины. Когда товарищи на руках принесли его в самолетное укрытие, он был мертв...

Всего тридцать лет прожил прославленный летчик, но в эти годы уместилась большая боевая жизнь. В 1929 году слесарь железнодорожного депо комсомолец А.К. Антоненко поступил в военную школу и успешно закончил ее в 1932 году. Его,

коммуниста, оставляют инструктором Ейского училища морских летчиков. В сентябре 1938 года Антоненко - опытный командир звена прибывает на Краснознаменный Балтийский флот. В 1939 году в монгольском небе он сражался с японскими летчиками. В 1940 году в составе 13-го истребительного авиаполка участвовал в советско-финляндской войне. Еще до начала Великой Отечественной боевые подвиги Антоненко были высоко оценены: орден Ленина и медаль "За боевые заслуги" украшали грудь отважного пилота.

34 дня Алексей сражался храбро, дерзко, самоотверженно, успев за это время сбить одиннадцать самолетов врага. И вот погиб из-за пустяковой оплошности. Но ведь недаром говорят, что в истребительной авиации нет мелочей.

Гибель самого близкого боевого друга потрясла Бринько. Это видели капитан Ильин и комиссар Бискуп. По их просьбе командир полка вызвал Бринько в Таллин под предлогом замены выработавшего ресурс мотора.

Ранним августовским утром Бринько, взяв за бронеспинку техника самолета, взлетел. Он прошел над свежей могилой Антоненко, покачал крыльями и дал из пулемета в воздух прощальную очередь. Это был салют боевому другу, с которым он не знал поражений... И, едва долетев до Таллина, Бринько совершил новый подвиг.

Не успел он отойти несколько шагов от самолета, как услышал стрельбу зениток: вражеский разведчик нагло делал большой круг над городом. "Высота около пяти тысяч метров", - подумал Бринько, бросился обратно к самолету и взлетел так, как взлетал Антоненко: быстрее остальных летчиков, дежуривших на аэродроме. Тем временем "юнкерс" пошел на фоторазведку боевых кораблей.

Не жалея мотора, Бринько выжал из него все и успел выйти на курс встречной атаки. Первой же очередью вывел из строя один мотор "юнкерса". Скорость и маневренность самолета противника резко упали, и добить его для Бринько не составляло большого труда.

За этим скоротечным воздушным боем наблюдали начальник морской авиации генерал-лейтенант Жаворонков и Герой Советского Союза полковник Коккинаки, прибывшие для выполнения специального задания Ставки: подготовки удара наших бомбардировщиков по Берлину. Знаменитые авиаторы сердечно поздравили лейтенанта Бринько с очередной победой. Коккинаки сказал:

- Я в восторге от такого блестящего боя, какой я сейчас видел.

Генерал Жаворонков расспросил подробно Бринько об

обстановке в районе полуострова Ханко, о гибели Антоненко, однако о трагической смерти Козлова тактично промолчал.

Потом Жаворонков сказал:

- Бринько, замените мотор и летите под Ленинград в Низино. Там сейчас нужно вести решительную борьбу с фашистскими разведчиками.

Бринько вскинул ладонь к шлему и сказал:

- Буду воевать за троих: за себя, за Ивана Козлова и за Алексея Антоненко!..

Утром 5 сентября летчики получили задание нанести штурмовой удар по войскам фашистов у железнодорожной станции Волосово. Технический состав готовил самолеты. Оставалось поставить реактивные снаряды, как вдруг серия красных ракет с командного пункта оповестила истребителей о срочном взлете по тревоге для отражения налетов фашистов на аэродром. Первым, как всегда, оторвался от земли лейтенант Бринько. Его ведомым был лейтенант Мальцев.

Бринько и Мальцев, едва успев убрать шасси, пошли в атаку на ведущего первой группы из восемнадцати Ме-110, которые с двух сторон заходили для удара по аэродрому. Спасая своего командира, четыре Ме-110 свернули в сторону атакующих И-16 и сами пошли в атаку. Мальцев меткой очередью сбил одного из них. Успели взлететь еще несколько наших истребителей. Завязался ожесточенный бой.

Были моменты, когда хорошо слетанной паре Бринько и Мальцеву приходилось туго: они с трудом отбивались от наседавших "мессершмиттов". У Бринько кончились патроны, и он решил таранить идущего в лобовую атаку врага. Ме-110 перестал стрелять, резко отвернул, и тогда Бринько, сделав молниеносный разворот, прочно сел ему на хвост. Расстояние между самолетами быстро сокращалось. Бринько убрал газ, немного потянул ручку управления на себя. Послышался треск, машину отбросило с огромной силой в сторону, мелкие стекла от приборов посыпались в ноги. Мотор затрясло как в лихорадке. Летчик успел выключить зажигание. Все стихло, погнутый винт остановился.

Бринько определил высоту и понял, что дотянуть до аэродрома можно. Перед самой землей выпустил шасси и мастерски посадил самолет. Таран удался на славу. Это был двенадцатый самолет врага, уничтоженный отважным бойцом.

Через три дня на отремонтированном "боевом коне", как иногда говорил Бринько, он сбил над передним краем разведчика "Фокке-Вульф-187", потом "Хеншель-126", а на другой день - "Юнкерс-88". Пятнадцатый вражеский самолет - это была

последняя победа героя над воздушным противником.

Под вечер в районе Ропши фашисты подняли аэростат. Наши воины называли его "колбасой".

Начался сильный обстрел позиций наших войск и дорог вблизи линии фронта. Снаряды ложились все точнее и точнее.

Противник за последние дни потерял два аэростата - их сбили наши истребители. Теперь воздушный корректировочный пост имел мощное зенитное прикрытие.

На уничтожение аэростата полетели три самолета И-16. Они преодолели сильный зенитный огонь и атаковали "колбасу" сверху. Десятки зажигательных пуль попали в аэростат, но он не загорелся.

Срочно подготовили вторую группу с реактивными снарядами. Ее должен вести Бринько. Но он решительно возражал.

- Если лететь группой, то внезапности не достигнуть. Разрешите, я пойду один и атакой снизу уничтожу корзину с наблюдателями. Аэростат сегментный, с нейтральным газом, он не загорится, а пулевые пробоины ему - что слону укус комара.

Да, Бринько был прав. Немцы применяли именно такие аэростаты для корректировки.

Командиру полка и комиссару не оставалось ничего иного, как согласиться с доводами Бринько и пустить его на это крайне рискованное задание.

Аэростат висел на той же высоте и продолжал корректировку стрельбы своей артиллерии. Под ним чернела кабина наблюдателей...

Скорость 500 километров, оружие готово к бою. И-16 пронесся над головой вражеских зенитчиков и, когда до аэростата оставалось около 800 метров, самолет взмыл. Бринько тщательно прицелился, выпустил по аэростату шесть РС-82 с дистанционными взрывателями.

Черные клубы дыма закрыли кабину и аэростат. Теперь - три длинных пулеметных трассы по кабине. Для верности... Самолет Бринько красивой восходящей "бочкой" взлетел выше аэростата, сделал полупетлю и понесся вниз.

Вокруг истребителя рвались десятки зенитных снарядов, разноцветные трассы неслись со всех сторон. Летчик мельком взглянул на аэростат - кабины под ним не было.

Вдруг Бринько почувствовал, как что-то горячее кольнуло в правую ногу и в бок. В глазах замелькали огненные круги. Он поглядел на землю - она быстро надвигалась на самолет. Бринько автоматически потянул ручку на себя, убрал сектор газа. Приземление самолета он уже не почувствовал. К лежащему на

фюзеляже И-16 подбежали бойцы-пехотинцы. Летчик в темно-синем кителе с Золотой Звездой, орденами Ленина, Красного Знамени и Красной Звезды на груди сидел в кресле, откинув голову на бронеспинку. Бринько умер, изрешеченный пулями, но сумел все же последним усилием посадить самолет...

Петр Антонович Бринько, боевой друг Антоненко, за свои двадцать шесть лет прошел такой же славный путь. Окончив в 1937 году Ейскую школу морских летчиков, еще до Великой Отечественной успел сразиться с японскими воздушными пиратами в районах озера Хасан и реки Халхин-Гол, участвовал в боях и на Карельском перешейке. Два с половиной месяца войны Бринько дрался на подступах к Ленинграду и погиб как герой.

Обо всем этом подробно, допоздна рассказывал нам Белоусов. Мы слушали его, затаив дыхание. И понимали, что нужно сражаться так, как бились с врагом Антоненко и Бринько, - на высочайшем уровне мастерства, умно, расчетливо и до последнего вздоха...

В НЕПОБЕЖДЕННОМ ГАНГУТЕ

Со школьной скамьи мне знакомо слово "Гангут". В эпоху Петра I Гангут стал местом неувядаемой боевой славы русского парусно-гребного флота, выигравшего в 1714 году битву со шведами. В честь и в память этого сражения была отлита медаль.

И вот я, летчик морской истребительной авиации, через 227 лет со своими боевыми друзьями воюю в этих же памятных всем русским людям местах.

Что такое группа из пяти летчиков-истребителей, пополнившая более чем двадцатишеститысячный коллектив героического Гангута? Она кажется крохотным ручейком, даже струйкой, впадающей в полноводную реку. Но именно этого ручейка и не хватало сейчас на полуострове Ханко.

В 13 часов, до обеда, капитан Ильин объявил боевой расчет авиагруппы. Он впервые в авиации ВМФ предусматривал подбор пар или звеньев четырехсамолетного состава. Это позволяло эффективнее использовать их качества и повысить боевую готовность к ударам по наземному, морскому и воздушному противнику.

Наш боевой расчет состоял из двух групп - бомбо-штурмовой во главе с капитаном Ильиным и группы прикрытия и воздушного боя, водить которую было поручено мне.

Ждем улучшения погоды и подвоза обеда. Все это необходимо для боя и жизни. Финская артиллерия аккомпанирует разрывами десятков снарядов. Бесстрашные аэродромщики, не обращая внимания на обстрел, заравнивают и укатывают воронки.

По дороге к стоянке тихонько на открытой телеге, запряженной привычной к разрывам лошадкой, едет Шурочка - везет обед. Я хотел было броситься к ней и скорее увести сюда, в самолетное укрытие. Но техник схватил меня за руку и сказал:

- Не надо, товарищ командир. Она с первых дней войны не обращает внимания на обстрелы и всегда вовремя доставляет питание на стоянки...

Шурочка спокойно въехала под маскировочную сеть.

Я сказал:

- Шурочка, что же вы не бережете свой белый фартучек от осколков снарядов?

Она, не поднимая головы, ответила:

- Вы-то, летчики, не бережете себя, взлетаете я садитесь во время обстрела!

Возражать не приходилось. Девушка была права.

К середине дня погода немного улучшилась и шестерка истребителей взлетела, взяв курс на юг. До восточного берега острова Даго (Хийумаа) мы летели на бреющем полете, а потом набрали высоту и начали искать цель. Поиск был недолог - десятка три крытых и открытых машин двигались по дороге в северном направлении. Звено Ильина перестроилось и пошло в атаку. Двенадцать РС-82 Ильина и Васильева накрыли середину автоколонны и в завершение пулеметный огонь. Потом колонну прошили пушечные и пулеметные трассы Бодаева и Цоколаева.

Атака оказалась столь неожиданной, что зенитчики, спохватившись, открыли слабый, беспорядочный огонь, лишь когда звено заходило на повторную штурмовку.

Я тщательно следил за воздухом и землей, барражируя на своей высоте. Истребителей противника пока нигде не видно. Значит, позволительно и мне пойти хоть на одну штурмовку. Внизу уже горели машины, что-то взрывалось...

Мы полетели на север, в сторону наших войск. Над линией фронта фашистские самолеты: три "Хеншеля-126" и три "Юнкерса-88" кружились, бомбили и обстреливали боевые порядки наших войск.

Разделившись попарно, пошло в атаку наше ударное звено. "Хеншели" бросились наутек. Один из них не сумел увернуться от короткой очереди и, не выходя из пикирования, врезался в болотный кустарник. Взметнулся столб огня и грязи. "Юнкерсы" начали уходить на восток. Я выбираю одного, подхожу метров на четыреста, посылаю два снаряда. Сближаюсь на короткую снайперскую дистанцию, стрелки "юнкерса" молчат, видимо, оба убиты. Длинная очередь из трех пулеметов прошивает самолет врага от хвоста до кабины. Ю-88, медленно заваливаясь на крыло,

уходит вниз. Близ позиций наших войск на земле вспухает огненный шар...

О нашем бое с "юнкерсами" я "хеншелями" еще до посадки сообщили по радио на КП базы Ханко, к генерал-лейтенант Кабанов приехал к нам поздравить с победой и одновременно познакомиться, как он сказал, с новичками из-под Ленинграда.

- Это хорошо, друзья, что вы сразу взяли эстафету от Антоненко и Бринько. Держите ее и дальше, как гангутцы! - сказал генерал.

В дальнейшем, чередуясь, по два-три раза в день вылетали на остров Даго, наносили штурмовые удары по войскам и технике противника, прикрывали наши шхуны, мотоботы, торпедные катера, "морские охотники", которые перевозили больных и раненых бойцов на Ханко.

16 октября звено Васильева и пара Байсултанова, следуя на штурмовку, перехватили над островом четыре Ю-88, заставили их сбросить бомбы на свои войска и сбили один фашистский бомбардировщик.

Потом три дня бушевал шторм. Едва он стих, как я повел группу истребителей к острову Даго. Возвращаясь, мы увидели сторожевик и сопровождавшие его семь больших катеров. Я набрал высоту и развернул группу в сторону кораблей.

Вдруг с них дали три зеленых ракеты - сигнал "Я свой". Но мы-то знаем, что таких судов на Ханко нет. Даю команду на атаку. Те внизу поняли, что нас не обманешь, и пустили в нашу сторону несколько трасс спаренных "эрликонов". Пиратский отряд вышел из шхер на перехват наших мотоботов и катеров и сам попал в ловушку.

Боезапас у нас остался, а главное, у меня и Байсултанова висело по два РС-82. Жаль, конечно, что они с дистанционными взрывателями. Ну да ничего, один заход сделаем всей группой. Покачиваю с крыла на крыло - сигнал следовать в атаку за мной.

Идем парами на самый большой корабль-сторожевик. Он огрызается довольно сильно. Его поддерживают идущие рядом три катера Нам к огню не привыкать, сближаемся, пускаем РС-82. Черные шапки дистанционных разрывов метрах в десяти над кораблем. Это очень хорошо - тысячи осколков сгонят зенитчиков с палубы в трюм. А мы вдобавок еще стегнули пулеметами и из пушек и на бреющем полете вышли из зоны обстрела. Я оглянулся: сторожевик начал поворот на север. Нет, этот номер не пройдет, через час сведем счеты до конца.

После посадки я доложил о выполнении задания и встрече с вражескими кораблями. Сразу же поступило приказание: нанести повторный удар по катерам и сторожевику. Через час мы

восьмеркой летели в район, где должны быть гитлеровские корабли. Я вел шесть И-16 и две "чайки". Все самолеты на борту имели РС-82.

Противника долго искать не пришлось, он был в том же районе - видимо, подкарауливал наши корабли с Даго.

Согласно разработанному плану, мы заняли позицию для первой атаки. Я, Татаренко и пара "чаек" - Овчинников с Лазукиным - атаковали с двух сторон сторожевик. Из двенадцати реактивных снарядов пять достигли цели. Прямые попадания. Атаку завершили пулеметным огнем. Байсултанов, Старухин, Бодаев и Цоколаев удачно атаковали два катера. Один из них взорвался, второй загорелся.

Мы четверкой повторили атаку по сторожевику. Теперь его зенитки не стреляли. Несколько попаданий РС-82-и на корабле возник большой пожар. Я заметил, как с борта в воду прыгают люди. Это хороший признак, это значит, что гибель корабля неминуема.

После второй атаки на воде все же остались горящий сторожевик и пять катеров - один из них окутан дымом, не имеет хода. "Молодцы мои летчики", порадовался я и пошел на цель третий раз. Из пушек и пулеметов мы били по целям в упор с малых дистанций. Боезапас кончался, осталось на одну-две короткие очереди: на войне это надо всегда беречь.

Неплохо... Не зря прыгали за борт вражеские матросы. Сторожевик взорвался и через пару минут затонул. Два корабля из восьми ушли на дно, третий горит. Нужно добивать остальных, нужно срочно повторить налет до наступления темноты.

Подлетая к Ханко, я заметил, что все наши пушки, в том числе и зенитные, ведут огонь по артиллерийским позициям врага: помогают летчикам безопасно приземляться. И неплохо помогают...

Мой доклад обрадовал командование гарнизона, и мы получили задание сделать еще один вылет до наступления темноты.

Вылетели в том же составе. Обнаружили только пять катеров, шестого, горящего, уже не было. На палубах скопилось много людей - наверное, подобранные с потопленных нами катеров и сторожевика. Нам никто не мешал, а зенитный огонь в расчет мы не брали. От прямых попаданий РС в катерах возник пожар, а после того как мы полоснули по ним пулеметно-пушечным огнем, один взорвался. В конце концов мы утопили все, кроме одного. Боезапас израсходовали без остатка. Хотелось добить последний катер, но наступила темнота и нужно было спешить на свой аэродром...

22 октября гитлеровцы объявили о том, что полностью овладели островом Даго. Наши войска до конца выполнили свой долг перед Родиной, стояли до последнего солдата, до последнего патрона. Слава им и вечная память. Но главная сила, закрывающая проход фашистскому транспортному и боевому флоту в Финский залив, на подступы к Ленинграду, оставалась в наших руках. Мощные батареи Гангута и острова Осмусар вместе с минными позициями представляли собой непробиваемый щит.

Враги с каждым днем усиливали артиллерийский огонь по аэродрому Ханко. Взлетать и садиться все труднее и опаснее, но обстановка требовала систематических данных авиаразведки, и надо было бить плавсредства противника, пытающегося контрдесантами сбросить наших бойцов и моряков с вновь захваченных островов.

24 октября Овчинников и Лазукин возвращались с разведывательного полета. Вслед за ними к западной части полуострова подошли две "чайки".

На этот раз посты ВНОС сработали точно и дали сигнал на аэродром о том, что "чайки" чужие. Я и Татаренко взлетели. Ведомый у меня прекрасный. Он одинаково хорошо владеет и самолетом и оружием, все хорошо видит, понимает замысел ведущего, действует храбро и умно.

Навстречу, чуть мористее, летели две "чайки". Вражеские? Очевидно... Наша пара на аэродроме. Все же в лобовую атаку я не пошел. Сделал боевой разворот, присмотрелся - и сомнения рассеялись, на самолетах чужие опознавательные знаки. "Чайки" бой не приняли - уходили на восток под защиту своих зениток. Сближение шло медленно. Еще две-три минуты - и они в зоне своего заградительного огня с земли.

Иду точно в хвост врагу. Выпускаю два РС-82. Один разрыв - между верхней и нижней плоскостью, второй - метрах в пяти сзади, "чайка" разлетается в щепки,

Татаренко, обгоняя меня, ведет огонь из пулеметов по ведущему самолету. Тот, сбавляя скорость, идет со снижением. Очевидно, поврежден мотор. Перед самолетом Татаренко разрывается сразу более десятка зенитных снарядов, тянутся трассы спаренных и счетверенных "эрликонов". Татаренко прекращает преследование.

Пока они переносят огонь на меня, успеваю дать длинную очередь с дистанции двести метров. Строенная трасса прошила вражеский самолет, но одновременно зенитный разрыв тряхнул и меня. Я рванул ручку на себя, нажал на педаль, и "ишачок" завертелся в восходящей "бочке". Это и спасло меня. Я перевел самолет в пикирование, и зенитчики, видя, что я как будто падаю,

прекратили огонь, а мой самолет вышел на горизонталь и выскочил из зоны обстрела.

После этого боя и до конца пребывания на Ханко вражеских "чаек" мы больше не встречали.

Кончался октябрь. Начинались частые снегопады. Долгими вечерами мы сидим в бетонном летном общежитии или лежим с открытыми глазами на двухъярусных койках. В памяти как бы заново проходят воздушные бои, штурмовки, видятся лица погибших боевых друзей. Но о чем бы ни думал, мысли неуклонно возвращались к близким и родным, оставшимся в осажденном Ленинграде, где голод, обстрелы и бомбежки косят десятки тысяч людей...

Да еще вести о нависшей над Москвой опасности отдаются во всем теле холодным ознобом.

Утром 30 октября политинформация (а они устраивались ежедневно) началась раньше обычного. Она имела огромное значение и превратилась в митинг личного состава. Капитан Бискуп зачитал письмо гангутцев защитникам Москвы, подготовленное политотделом и командованием. полуострова Ханко. Вот его текст:

"Дорогие москвичи! С передовых позиций полуострова Ханко вам героическим защитникам советской столицы - шлем мы пламенный привет.

С болью в душе узнали мы об опасности, нависшей над Москвой. Враг рвется к сердцу нашей Родины. Мы восхищены мужеством и упорством воинов Красной Армии, жестоко бьющих фашистов на подступах к Москве. Мы уверены, что у ее стен фашистские орды найдут себе могилу. Ваша борьба еще больше укрепляет наш дух, заставляет нас крепче держать оборону Красного Гангута.

На суровом скалистом полуострове в устье Финского залива стоит несокрушимая крепость Балтики - Красный Гангут. Пять месяцев мы защищаем ее от фашистских орд, не отступая ни на шаг.

Враг пытался атаковать нас с воздуха - он потерял сорок восемь "юнкерсов" и "мессершмиттов", сбитых славными летчиками Бринько, Антоненко, Белоусовым и их товарищами.

Враг штурмовал нас с моря - на подступах к нашей крепости он потерял два миноносца, сторожевой корабль, подводные лодки, торпедные катера и десятки других кораблей, устилая дно залива трупами своих солдат.

Враг яростно атаковал нас с суши, он и тут потерпел жестокое поражение. Тысячи солдат и офицеров погибли под ударами гангутских пулеметчиков и стрелков. Мы отразили все

бешеные атаки отборных немецко-фашистских банд. В кровопролитных боях мы заняли еще семнадцать островов.

Теперь враг пытается поколебать нашу волю к борьбе круглосуточной канонадой и шквалом минометного огня. За четыре месяца по нашему крохотному полуострову фашисты выпустили больше трехсот пятидесяти тысяч снарядов и мин.

В гнусных листовках враг то призывает нас сдаться, то умоляет не стрелять, то угрожает изничтожить до единого. Льстит нам, заискивает перед нами гитлеровский холуй барон Маннергейм, уговаривая сложить оружие и сдаться. Он называет нас в своем обращении доблестными и храбрыми защитниками Ханко.

Напрасны эти потуги. Никогда никому не удастся заставить гангутцев сложить оружие.

Месяцы осады сроднили нас всех боевой дружбой. Мы научились переносить тяготы и лишения, сохранять бодрость духа в самые тяжелые минуты, находить выход тогда, когда, кажется, нет уже возможности его найти.

Здесь, на этом маленьком клочке земли, далеко от родных городов и родной столицы, от наших жен и детей, от сестер и матерей, мы чувствуем себя форпостом родной страны. Мы сохраняем жизнь и уклад советского коллектива, живем жизнью Советского государства.

Много и упорно работаем, сознавая огромную ответственность, возложенную на нас народом, Коммунистической партией, доверившими нам защиту Красного Гангута. Каждый свой шаг, каждое движение мы подчиняем делу обороны советской земли от врага. Мы научились сами изготовлять оружие, снаряжение, строить под вражеским огнем подземные жилища и укрепления, восстанавливать разрушенные, изношенные механизмы, лечить тяжелораненых. В суровой боевой обстановке закалились советские люди.

Для нас сейчас нет другого чувства, кроме чувства жгучей ненависти к фашизму. Для нас нет другой мысли, кроме мысли о Родине. Для нас нет другого желания, кроме желания победы.

Среди нас есть много ваших земляков, сынов великого города Москвы. Вам не придется краснеть за них. Они достойны своего славного города, стойко отражающего напор фашистских банд. Они дерутся в первых рядах гангутцев, являются примером бесстрашия, самоотверженности и выдержки.

Каждый день мы жадно слушаем по радио родную речь, родной голос любимой Москвы, пробивающийся сквозь визг финских радиостанций. "Говорит Москва" доносит до нас эфир, и в холодном окопе нам становится теплее, светлеет темная ночь

над нами. Мы забываем про дождь и непогоду. Родина обогревает нас материнским теплом. Крепче сжимает винтовку рука, еще ярче вспыхивает огонь ненависти к фашизму, огонь решимости победить или умереть.

Родные наши друзья! Затаив дыхание мы слушаем сводки с боевых фронтов. Острой болью отдается в нашей душе каждый шаг гитлеровских орд по дорогам к столице.

Вместе с вами мы переживаем каждый ваш успех, радуемся каждому сокрушительному удару, который вы наносите кровавым полчищам Гитлера.

Ваша борьба дает нам много жизненных сил, поднимает нашу уверенность в победе.

Мы научились презирать опасность и смерть.

Каждый из нас твердо решил:

- Я должен или победить, или умереть. Нет мне жизни без победы, без свободной советской земли, без родной Москвы!

Победа или смерть! - таков наш лозунг. И мы твердо знаем - конечная победа будет за нами".

Письмо подписали командование авиагруппы и все присутствующие летчики.

2 ноября рано утром на рейд Ханко из Кронштадта прибыло четырнадцать наших кораблей. Мы не знали цели их прихода, но понимали, что они прибыли неспроста, и стремились не допустить по ним удара с воздуха, а также пролета разведчиков. С рассвета мы начали вести патрулирование парами.

С КП сообщили: "Цоколаев ведет бой над внешним рейдом с группой "спитфайров".

Через четверть минуты мы с Татаренко начали взлет. Но впереди поднялись три огромных взрыва. Я на разбеге уклоняюсь метров на двадцать левее, ведомому отвернуть некуда. Гибель его неминуема, если он не прекратит своевременно взлет. И Дмитрий, обладая мгновенной реакцией, успевает убрать газ. Самолет медленно подкатывается к глубокой воронке, чиркнув кончиком винта по поднятому взрывом грунту, останавливается...

Я, набирая высоту, спешу на выручку друзьям. Как нужна своевременная помощь в тяжелом и неравном бою! Сколько раз я ее ждал сам и сколько раз приходил на выручку другим!

Издали вижу, как Цоколаев и Творогов на своих тяжелых пушечных "ишачках" ведут воздушный бой на виражах с двумя вражескими самолетами, а в это время сверху на них идут в атаку еще два. Да, положение друзей критическое. Если не заметят угрозу сверху - жизнь их повиснет на волоске.

Один И-16 делает переворот, уходит вниз - заметил, значит... Второй продолжает карусель. Трасса "спитфайра" сечет его по

плоскостям и фюзеляжу, но И-16 не падает, прекращает вираж и идет на аэродром, мне навстречу. За ним строят маневр для атаки два "спитфайра".

Стрелять из РС-82 на встречном курсе нельзя, могу сбить своего. Спешно даю заградительную очередь с большой дистанции. Но враг бьет вторично по снижающемуся И-16. Делаю резкий правый боевой разворот, от перегрузки темно в глазах, несколько секунд ничего не вижу...

Теперь я сзади "спитфайров". Один из них резко уходит вверх. Хочет пропустить меня и ударить вдогонку. У меня одна мысль: не допустить третьей атаки на уходящий И-16. Торопливо ловлю "спитфайр" врага в прицел, и очередь проходит по его правой плоскости. Этого достаточно, чтобы он прекратил стрелять по Ивану Творогову, как я успел определить по бортовому номеру самолета.

Теперь один "спитфайр" выше меня, второй на моей высоте. Оценив ситуацию, решаю дать еще одну очередь по врагу. Цоколаев оттягивается в мою сторону. Молодец; Геннадий, поддержим друг друга. Сближаюсь на сто метров моя любимая дистанция, только выходить на нее тяжело - и даю точную очередь но мотору и кабине "спитфайра". Вижу, как разрывные пули рвут обшивку самолета и остекление фонаря кабины. "Спитфайр" переворачивается и падает рядом с нашим миноносцем.

Зная, что где-то за мной второй "спитфайр", я пошел круто вверх. И вовремя: трасса мелькнула рядом с левой плоскостью. Оторвавшись от противника, осмотрелся. Я выше всех. Выгодная позиция. Увеличиваю скорость и бросаюсь выручать Геннадия. Он делает головокружительные маневры и уходит от атак двух "спитфайров". Третий, не вступая в бой, уходит в сторону моря. Ну, теперь два на два... Да еще у меня запас высоты - можно повоевать...

Атакую ближайшего к Цоколаеву преследователя. Он уходит вверх, потом круто вниз. Почти у самой воды выравнивает самолет и тоже уходит в сторону моря.

Цоколаев дает прицельную очередь из пушек по своему противнику. Тот сразу выходит из боя, удирает на большой скорости...

Первый бой с четверкой "спитфайров" закончился нашей победой. Один сбит, остальные ушли. А вот как они дошли, я узнаю только спустя три года...

2 ноября отряд кораблей покинул Ханко и 4 ноября благополучно прибыл в Кронштадт. Он увез, как мы позже узнали, два дивизиона артполка, артиллерию одного из

стрелковых полков, много боезапаса, военно-морской госпиталь, продовольствие и 4246 солдат и командиров.

3 ноября стало известно, что центральный орган нашей партии газета "Правда", приняв по радио письмо ханковцев, опубликовала его. На следующий день "Правда" поместила передовую статью о нашем письме и борьбе героического Гангута.

Статья была озаглавлена "За Москву, за Родину!".

Вот строки из этой статьи: "Во вчерашнем номере "Правды" был напечатан документ огромной силы - письмо защитников полуострова Ханко героическим защитникам Москвы.

Это письмо нельзя читать без волнения. Оно будто бы написано кровью. Сквозь мужественные строки видна беспримерная и неслыханная в истории борьба советских людей, о стойкости которых народ будет слагать легенды".

В передовой статье "Правда" писала: "Мужественные защитники Ханко дерутся с таким героизмом, потому что они знают: с ними весь народ, с ними Родина, она в их сердцах и сквозь туманы и штормы Балтики к ним идут, как электрические искры огромного напряжения, слова восхищения и привета. У этих людей нет ничего личного, они живут только Родиной, ее обороной, ее священными интересами.

Этот доблестный героический подвиг защитников полуострова Ханко в грандиозных масштабах должна повторить Москва!"

ОБРАТНЫЙ ПУТЬ - НЕЛЕГКИЙ

Летчики первыми увидели и узнали, что защитники Ханко, ведя активную оборону, приступили к эвакуации войск и техники. Ночами по дорогам мимо аэродрома шли части и подразделения в сторону порта. В то же время пехотные части, морские десантники и артиллеристы по мере ухода с передовой ряда подразделений демонстративно усиливали огонь.

Нам особенно по сердцу были действия артиллеристов: на каждый снаряд противника они теперь отвечали тремя. Огневые налеты врага на аэродром сделались реже и слабее. Нам стало легче взлетать и садиться. Однако облегчение было недолгим: пошли снег с дождем. А это немногим" лучше вражеских снарядов. Огромные лужи, покрытые тонким льдом, расползались все шире, и мы, попадая в них, калечили самолеты иногда больше, чем это делали вражеские пули и осколки. Винтов запасных не было, и техники деревянными молотками, на глазок, выправляли дюралевые лопасти. Освоили они это небывалое в авиации мастерство очень хорошо.

Мы вновь и вновь прикрывали погрузку отрядов кораблей, которые с наступлением темноты уходили в Кронштадт. А вскоре

пять "спитфайров" вызвали нас на бой - такое иногда бывало в годы войны. Вызов мы приняли и, предварительно обговорив план сражения, взлетели двумя парами. Противник ходит двумя группами - три и два, все на одной высоте.

Я покачал им крыльями, они ответили. Значит, мы правильно догадались им нужен бой-реванш. Наши дне пары разделились, и враги, вероятно, ликовали: считали, что теперь-то нам придет конец. Но просчитались. Все вместе они бросились на нас с Татаренко и начали преследование. Пулеметные трассы "спитфайров" проходят очень близко от нас: на каждом истребителе врага по восемь пулеметов "браунинг".

Вижу пару Васильева впереди и выше. Мы незаметно для врага тянем его в нужном направлении - под пару Васильева. И тут ловушка захлопывается. Васильев с Байсултановым пикируют и почти в упор расстреливают двух "спитфайров". И, как поется в песне, "пенистые волны моря проглотили их в один миг".

Остальным трем истребителям уже не до боя: они ищут путь к спасению. Но Татаренко ловит одного из них в прицел. Пулеметная очередь, самолет врага завертелся в нисходящей "бочке". Вот-вот и он упадет. Но над самой водой летчик все же вывел его в горизонтальный полет. Остальные два, шарахаясь из стороны в сторону, уходят к своим островам.

После посадки Миша Васильев сказал мне:

- Разве можно так долго подставлять себя под огонь противника? У меня сердце сжалось, когда увидел твой самолет в полосах трасс! Подумал - все...

- Миша, я ведь подводил их к тебе под удар, потому и шел на риск. А трассы - наплевать! Мы же применяли надежный прием - скольжение, уходили от прицельных выстрелов. Я часто, особенно попав под зенитный огонь, пользуюсь этим приемом. Все нормально!

Так-то так, но в ожидании обеда я сел на инструментальный ящик и почувствовал мелкую дрожь в коленях. Победы нам все же достаются нелегко..."

Радостная, улыбающаяся Шурочка всем нам четверым налила по полстакана спирта.

- Выпейте, милые вы мои, - сказала она. - Вы прилетели, и, значит, все хорошо...

- Сейчас нам пить нельзя, Шурочка, - сказал Васильев, - оставь на вечер, к ужину.

- Пейте. Те, с которыми вы бились, сегодня больше не прилетят, убеждала нас Шурочка. И она была права: "спитфайры" ни в этот день, ни вообще до конца нашего пребывания на полуострове на бой нас не вызывали.

14 ноября ликование охватило весь Гангут: радисты приняли сообщение о том, что газеты опубликовали ответ защитников Москвы защитникам Гангута:

"Пройдут десятилетия, века пройдут, а человечество не забудет, как горстка храбрецов - патриотов земли советской, ни на шаг не отступая перед многочисленным и вооруженным до зубов врагом, под непрерывным шквалом артиллерийского и минометного огня, презирая смерть во имя победы, являла пример невиданной отваги и героизма. Великая честь и бессмертная слава героям Ханко! Ваш подвиг не только восхищает советских людей, он вдохновляет их на новые подвиги, учит, как надо оборонять нашу страну от жестокого врага, зовет к беспощадной борьбе с фашистским бешеным зверем".

Высокая оценка Родиной ратного подвига поднимала защитников Красного Гангута на еще более упорную оборону маленького клочка земли, крепостью стоящего в устье Финского залива.

Бешенство Маннергейма превзошло все пределы. В листовках и через мощные громкоговорители, установленные вдоль границы, он то грозил полным уничтожением, то призывал защитников полуострова сложить оружие и сдаться.

Гангутцы барону Маннергейму дали два ответа: первый - в боях; второй в письме, написанном подобно ответу запорожцев турецкому султану, разбросанном в виде листовок с самолетов и специальными артиллерийскими снарядами...

24 ноября от Ханко отошел отряд из одиннадцати кораблей. На одном из них отплыл почти весь личный состав авиационной технической базы, вольнонаемные рабочие и служащие. С этого дня больше не привозила нам обед на своей героической лошадке и наша Шурочка. В последний раз уезжала она с аэродрома без слез - печальная и задумчивая. Провожать ее поехал Леша Лазукин. Он был, как говорится, "темнее осенней тучи". Только теперь мы обнаружили, что Алексею тяжело расставаться с Шурочкой, а ей - оставлять его здесь... Любовь, оказывается, может расцвести и на огненной земле. Все мы переживали вместе с Алексеем и думали: дойдет ли отряд до своих?

А мои дела или, вернее, состояние моего самолета с каждым днем ухудшалось. Наступил момент, когда техник осмотрел мотор и заявил, что больше летать нельзя: мотор переработал на 35 часов больше положенного ресурса. Нужен ремонт. Это произошло в то время, когда на Ханко прибыл самый большой и, как выяснилось, последний отряд кораблей. В его составе был и турбоэлектроход "И. Сталин", который еще 22 июня увез 6000 пассажиров, в том числе и членов семей гангутцев. Прикрытие

отряда должно быть надежным на все время пребывания у берегов полуострова и в пути на Большую землю.

Около 12000 защитников непобежденного Красного Гангута начали готовиться к эвакуации с "огненной земли". Они решили: если противник пойдет на штурм, дать последний смертный бой.

Мой самолет уже почти отремонтировали. Погода в западной части Финского залива в это время была хорошая, а вот в Ленинграде - низкая облачность, туман и мороз 10-12 градусов. Придется вторую половину маршрута пилотировать по приборам.

В нашем распоряжении пока семь самолетов И-16 и один учебный Ут-2. Летчиков десять, из которых четверо не летают ночью и трое из них слабо подготовлены даже для полетов по приборам днем.

Утром 2 декабря генерал Кабанов получил радиограмму от командующего авиацией флота генерала Самохина, потребовавшего немедленно отправить истребителей в Кронштадт.

Генерал Кабанов, зная обстановку на Ханко, не согласился отправлять самолеты в дневное время. Он правильно посчитал, что самое важное сейчас-это прикрытие с воздуха большого отряда кораблей на рейде.

Капитан Ильин после короткого совещания с летчиками принял решение послать Васильева и Лазукина на самолете Ут-2 в Кронштадт с сообщением, что в темное время, где-то между 18 и 19 часами, боевые самолеты, прикрывающие отряд кораблей, прилетят в Кронштадт. Он просил подготовить прожекторы и усиленное освещение посадочной полосы.

В последние дни ноября вражеские летчики вовсе прекратили полеты в район Ханко. Но ослабить бдительность в такой ответственный момент мы не имели права. Поэтому все светлое время держали в воздухе патруль. Одновременно готовили все объекты - жилые и служебные - к уничтожению, а люди и авиационное имущество грузились на суда.

Техник доложил мне, что самолет готов, мотор опробован. И, помолчав, добавил:

- Товарищ командир, лучше бы вы уехали с Ханко на корабле, с нами вместе. Мотор и после ремонта не сможет проработать целых полтора часа, большой расход масла. А ведь ночь. Куда в заливе сядешь?

- Ничего, дорогой друг, моряки говорят, что от острова Сескар до Ленинграда толстый лед. Как-нибудь сяду, - ответил я.

Техник подошел ко мне ближе и тихонько сказал:

- Василий, я там за бронеспинку вместе с инструментом привязал немного еды для твоей семьи. В Ленинграде ведь

голодно. Ну, и на случай вынужденной посадки, если на лед или... В общем там дней на семь хватит.

- Спасибо, дружище, постараюсь долететь, не беспокойся. А тебе счастливого плавания!..

Впервые в жизни я веду группу ночью. Без предварительной тренировки, да еще с четырьмя летчиками, не имевшими опыта ночных полетов... И высота всего полтораста метров. Черта с два я соглашусь когда-либо полететь так еще раз! Оглядываюсь, вижу навигационные огни самолетов. Все летят довольно плотным строем. Вспомнил свои слова, сказанные летчикам перед вылетом: держаться вместе, строй не растягивать, пилотировать плавно. За водной поверхностью следят только ведущие, при потере пространственной ориентации пилотировать по приборам, держать высоту не ниже ста метров. Ведомые, подчеркнул я, пилотируют, наблюдая за положением самолета ведущего.

Светящиеся стрелки на приборах словно застыли. Это хорошо, ведомым легче держаться в строю. А мне? У меня как-никак опыт: четыре года учился летать по приборам и ночью в аэроклубах Осоавиахима. Я уверен, что долечу и группу доведу. Только бы выдержал мотор...

35 минут в воздухе. Что это? Ильин удаляется влево. Почему? Спросить нет радио. Качнуть крылом? На земле не договорились о таком сигнале. Ильин уходит с ведомым. Минута, другая, и их огоньки чуть-чуть видны... Я тут же подумал и, как выяснилось потом, не ошибся, что у Ильина развернуло влево подвесной бак.

Терпеливо продолжаю лететь по курсу. Справа вся группа, идут хорошо. Один самолет приблизился к моему крылу метров на пять. По конфигурации правого подвесного бака определяю, что это Татаренко. У Ильина баки другой формы - сигарообразные. За капитана можно не тревожиться, он летает ночью превосходно. И все-таки найдет ли он Кронштадт, в этом районе никогда не летал.

Пройдено чуть больше половины пути. Чаще смотрю на прибор температуры масла. Светящаяся стрелочка приближается к знаку "максимум". Сейчас, по расчету времени, мы должны пролететь угловатый, скалистый остров Гогланд, его высота 80 метров, наша - 120. У этого острова делают остановку все корабли, идущие с Ханко.

И вот темный огромный силуэт острова быстро исчез за хвостом самолета. Расчет мой точен. Немного доворачиваю вправо на остров Лавенсари. Он низкий. За ним остров Сескар - круглый, покрытый густым сосновым лесом. Теперь до Кронштадта - одна вода. Облака прижимают нас к морю. Видимость ухудшается. Но коварную стрелку я вижу отлично. Она

переступила красную вертикальную черту. "Эх, масло, масло..." Нужно переводить мотор на другой режим. Скорость упадет до 280 километров. Поймут ли меня ведомые? Сбрасываю подвесные баки, чтобы снизить сопротивление воздуха.

Пролетаем над Лавенсари, в середине острова вижу бухту, большой песчаный пляж. Это единственное, пожалуй, место в Финском заливе для вынужденной посадки на фюзеляж... Нет, надо лететь, потому что я сейчас не командир, а поводырь у слепых.

Пролетаем остров Сескар. До Кронштадта 100 километров, 22 минуты полета. Я своим сердцем слушаю сердце самолета-мотор. От него все сильнее несет запахом перегретого масла, но он пока тянет.

Вдруг исчезла внизу вода. Ушел в высоту? Взгляд на высотомер. Нет, по-прежнему 80 метров. Неужели галлюцинация? Опять смотрю вперед и вниз подо мной все белым-бело. Фу-у, да ведь это же лед! Краем глаза вижу, как справа пошли круто вверх навигационные огни крайнего самолета и скрылись в облаках.

Это Цоколаев не выдержал, оторвался от самолета ведущего. А что он сможет сделать в облаках в слепом полете? Может быть, все же сумеет взять себя в руки, поднимется за облака, где за ними сегодня луна. А под луной можно по расчетному времени дойти до Ленинграда и покинуть самолет с парашютом. Но думать о Цоколаеве нет времени. Смотрю на остальные пять самолетов - держатся вместе, но с каждой минутой положение становится все сложнее, все напряженнее: облака почти до земли, никакой видимости. Считаю время по секундомеру. Лететь еще минут десять.

Тяга мотора ослабевает. Открываю до предела жалюзи капота, мотору, как больному, сейчас нужен холодный компресс.

О себе не беспокоюсь: если мотор заглохнет, приземлюсь на лед. "Приземлюсь" потому, что нет термина "приледнюсь". Я сяду, а вот Старухин, не умеющий летать по приборам ночью, обязательно упадет. Он летит, прижавшись к моему самолету, как ребенок к груди матери. Как же я смогу сесть, оставить его одного, неопытного, в слепом полете? Нет, это не по мне. Но как я поступлю на самом деле через секунду-другую, что предприму - не знаю.

Наконец под левым крылом в тумане - проблески маяка Толбухин, а впереди маленькое зарево от двух-трех костров.

Три луча от прожекторов стелются с востока на запад - это направление посадки. Посредине поля во всю длину цепочка огоньков, а по границе аэродрома сквозь дымку тумана светят десятки костров. И в этот момент мотор мой чихнул и

остановился. Все, больше никому ничем я помочь не могу. Делаю резкий разворот влево на 90 градусов и с ужасом вижу, что самолет Старухина падает. Почему? Видимо, сразу потерял пространственную ориентировку и сорвался в штопор...

За счет запаса скорости заканчиваю разворот, выбрасываю своим весом шасси и, не выпуская щитков, делаю парашютирующую посадку, откалывая серию "козлов". Торможу изо всех сил и останавливаюсь в двадцати метрах от укрытия, того самого укрытия, где стоял мой самолет до перелета на Ханко.

Расстегнув лямки парашюта, я вылез из самолета, встал у хвоста. Гляжу в сторону садящихся самолетов. Приземляется Татаренко, молодец! Потом в плотном строю идут сразу три. Сели. Пять из восьми... Как после тяжелого боя. Но вот над головой шум мотора. Кто?

Томительные минуты, и шестой садится точно у светового "Т". Это капитан Ильин.

С помощью техников все летчики подрулили к моему самолету, вылезли из кабин. Первым подошел Татаренко, вытер пот с лица, громко выругался и обнял меня так, словно мы не виделись несколько лет.

Итак, двоих мы не досчитались. Миша Старухин погиб недалеко от аэродрома. Нет Геннадия Цоколаева. Неужели и храбрейший "кавказец"? Не верится. Мы ждем еще двадцать минут. Но ожидание наше напрасно. А на следующий день мы узнаем, что Цоколаев сел без горючего на торосистый лед, недалеко от берега Ораниенбаумского плацдарма, разбил вдребезги самолет, но сам остался, к счастью, жив.

В стороне от нашей шумной толпы стоял подполковник Коронец. Это он, получив сообщение Васильева о прилете истребителей с Ханко, приказал за час до нашей посадки зажечь шестьдесят больших костров и бочек с мазутом по краям аэродрома, а также упросил командира Кронштадтской базы включить электроосвещение в западной части острова, зажечь фонарь на маяке Толбухин и поставить лучи всех прожекторов в этом районе вертикально вверх.

Подполковник выслушал нас, поздравил, с возвращением и пригласил на ужин. Коронец извинился за бедность стола и развел руками - больше угостить нечем. Поднял стопку разбавленного спирта.

- Выпьем, друзья, за тех, кого нет с нами, и за тех, кто преодолел невозможное не только в боях, но и при перелете в совершенно нелетную погоду.

Все молча выпили и стали закусывать.

Тишину нарушила Таня-официантка. Она попросила у командира разрешение сказать несколько слов.

- Ну, давай, Танюшка, развесели орлов, а то они, видишь, какие грустные, усталые, - сказал Коронец.

Таня взяла с подноса две стопочки, налитые до краев, подошла ко мне. Я от неожиданности смутился, встал. Она подала стопку мне, а сама достала из кармана фартука знакомую плитку шоколада "Золотой якорь" и сказала:

- Все это время я хранила шоколадку, которую вы мне подарили, улетая на Ханко. Теперь вы вернулись, и я возвращаю ее вам, чтоб мое сердце было спокойно. Хотя мне, официантке, и не положено сто грамм, но я выпью эту рюмку за будущие ваши победы.

Она выпила и поцеловала меня.

- Таня, - сказал я, - теперь я абсолютно убежден, что от смерти меня спасла твоя большая вера в мое возвращение. Пусть же она спасет и моих друзей до конца войны!

И я, отломив кусочек от плитки, пустил ее по застолью, как круговую чашу.

Утром я на самолете капитана Ильина в паре с Татаренко вылетел на поиск не пришедших за ночь к острову кораблей.

В 11 часов дня мы прошли над островом Гогланд. У восточного берега много знакомых кораблей, но нет самого красивого и большого. Неужели?..

Я взял курс на запад, мысленно прикинул очертания района поиска.

Западнее Гогланда мы встретили пять кораблей. Их палубы были забиты людьми. Впоследствии мы узнали, что эти корабли задержались, оказывая помощь подорвавшемуся на минах турбоэлектроходу "И. Сталин", на котором были наши техники, инженеры, мотористы. Спасатели с большим трудом сняли около 1600 человек. Когда же неуправляемый корабль вынесло на сплошное минное поле и прогремели еще два взрыва, спасателям не оставалось ничего иного, как бросить его и уйти к острову Гогланд...

Из 92 человек авиагруппы, оставшихся в последний день на Ханко, вернулись на родную землю 9 летчиков и 17 человек наземного состава. Погиб и мой душевный, заботливый друг - техник, положивший за бронеспинку десять баночек мясных консервов и двенадцать плиток шоколада. Эти продукты помогли мне спасти семью от голодной смерти в Ленинграде в декабре сорок первого.

Позже мне по счастливой случайности удалось переправить Сашеньку на попутном транспортном самолете в Новую Ладогу, к

моим родителям.

Благодарностью за героические действия и напутствием для нас, защитников Ханко, был приказ войскам Ленинградского фронта от 29 декабря 1941 года.

В заключительной части приказа говорилось: "Товарищи гангутцы! Вашим мужеством, стойкостью и упорством гордится каждый советский патриот. Используйте весь свой боевой опыт на новом участке фронта, в славных рядах защитников города Ленина.

Товарищи балтийцы! Вы показали образцы стойкости и упорства в выполнении поставленной перед вами задачи. С такой же настойчивостью бейте врага до полного его уничтожения.

За отличное выполнение поставленной задачи личному составу гарнизона Ханко и выделенному в операцию личному составу кораблей Краснознаменного Балтфлота объявляю благодарность.

Желаю Вам новых подвигов, новых боевых удач по разгрому и истреблению гитлеровских бандитов".

Приказ подписали: командующий войсками Ленинградского фронта генерал-лейтенант Хозин; член Военного совета секретарь ЦК ВКП(б) Жданов; член Военного совета дивизионный комиссар Кузнецов.

Дорога жизни

Пусть трепещет истекающий кровью враг - нет и не будет ему пощады от гвардейцев! Гвардейцы не отступают, гвардейцы не знают поражений. Гвардеец может умереть, но должен победить.

(Из клятвы гвардейцев 4-го ГИАП)

ЛАДОГА

Когда фашистскому командованию стало ясно, что и блокированный Ленинград штурмом не взять, оно сосредоточило свои силы восточнее города и в октябре бросило их в наступление, пытаясь выйти к Ладожскому озеру у Новой Ладоги и на реку Свирь, чтобы соединиться с финской армией и перерезать последнюю связь Ленинграда со страной.

На этих направлениях, как и в сентябре под Ленинградом, создалась тяжелая обстановка. Врагу удалось захватить Кириши, Будогощь и Тихвин. Войска 54-й и 4-й армий нуждались в срочной авиационной поддержке. Более ста самолетов морской авиации Балтики в это время перебазировались на Ладожский аэродромный узел. В числе их был и 13-й авиаполк.

Сильно потрепанный, с поредевшим составом опытных летчиков, он все же был боеспособной частью, на которую возлагалось несколько задач: нанесение совместно со штурмовиками Ил-2 самостоятельных ударов по наземным

войскам противника в дневное время; отражение налетов бомбардировщиков на железнодорожные станции Волховстрой-первый, второй и многочисленные перевалочные базы; прикрытие кораблей Ладожской флотилии и транспортных средств, перевозивших грузы в Ленинград по озеру.

Если учесть, что приходилось также вылетать на разведку, прикрывать транспортные самолеты Ли-2, доставлявшие грузы в Ленинград, то получалось, что боевых задач у полка больше, чем в иные дни исправных самолетов. Правда, к этому времени летный состав за счет пополнения возрос до тридцати человек, но выполнять боевые задания могли далеко не все - слаба была материальная база. Из семнадцати имевшихся в полку И-16 в строю оставалось, как правило, не больше десятка. И на них, чередуясь друг с другом, летали опытные летчики Рождественский, Сербии, Кузнецов, Агуреев, Шишацкий, а также окрепшие в боях под Ленинградом новички Цыганов, Петров, Платуха, Твердохлебов. Они штурмовали врага в любую непогоду.

При ясном небе они водили с собой и натаскивали необстрелянных юнцов, среди которых, по выражению комиссара Ивана Ивановича Сербина, показывали "крепкие зубы" сержанты Голубев, Горгуль, Бакиров и Дмитриев. Эти летчики, как губка, впитывали в себя каплю за каплей боевой опыт старших. На земле до полетов, и особенно после них, молодые пилоты с помощью моделей и просто движениями рук воспроизводили замысловатые фигуры воздушного боя, постигая тактические тонкости. Все это сопровождалось смехом, острыми шутками, иногда возникали и серьезные споры. Они касались в основном боевых приемов самолета И-16 против истребителей Ме-109, среди которых стали появляться и Ме-109Ф. Самолет с большей скоростью, лучшим вооружением и броневой защитой летчика.

Разговоров о непобедимости скоростных "мессеров" ходило в то время порядочно. Поэтому особенно горячо отстаивал достоинства нашего И-16 самый невзрачный на вид сержант Ефим Дмитриев, то и дело затевавший споры со своим дружком - физически более сильным сержантом Бакировым. В эти минуты он был похож на задиристого петушка, которому любая лужа по колено.

Во многом, надо сказать, он был прав и сейчас эту правоту яростно доказывал: на И-16 мотор по мощности не уступает немецкому, к тому же менее уязвим, потому что с воздушным охлаждением, а не водяным, как "мессер", оттого-то и избегавший лобовых атак: попадет пуля в мотор или в трубку с водой - и все, мотор заклинит.

- А он тебе в хвост зайдет, - ронял скупой на слова Бакиров. -

И гори твоя фанера.

- Не допускай! И навязывай бой по горизонтали и вертикали, учитывая маневренность...

- Так он тебя и послушал...

Похоже было, Бакиров нарочно поддразнивал приятеля, стараясь утвердиться в собственных силах.

- Послу-ушал! - возмущался вконец выведенный из себя Ефим. - А ты заставь слушаться, как Бринько и Антоненко на Ханко. Слыхал про них? Всех подряд сбивали.

- Что ты равняешься?.. То богатыри, да и нет их уже.

- И ты старайся быть таким. Ты чем хуже?! Они оба старались, оба вскоре показали, чего стоит смелость, помноженная на мастерство.

Споры приносили определенную пользу. В "игрушечных" и настоящих боях крепли морально-боевые качества, столь необходимые человеку на войне.

Так было и в это внезапно просветлевшее октябрьское утро, когда по сигналу с КП полка поднялась прикрывать корабли на ладожском рейде 3-я эскадрилья в составе двух сборных звеньев. Ведущее звено возглавлял командир АЭ майор Рождественский, его ведомые - лейтенант Евгений Цыганов и сержант Виктор Голубев. Второе звено, призванное прикрыть своих и сковать врага, вел летчик комиссар Сербии. С ним летели Владимир Петров и чуть видный из кабины самолета неугомонный сержант Ефим Дмитриев.

Два молодых сержанта в составе группы, взлетевшей на отражение численно превосходящего врага, не много и не мало. Двое опытных в звене должны вести бои с противником и одновременно оберегать еще не окрепшего новичка.

Подходя к порту и широкому рейду, расположенному в устье Волхова, Рождественский заметил на юго-западе группу Ме-109. Она шла двумя парами, одна над другой метров на триста. Судя по составу и боевому порядку, эта группа должна была сковать прикрытие, пропустив своих бомбардировщиков к пирсам, у которых стояло несколько барж и судов под погрузкой.

Используя минутный запас времени, "ишачки" резко пошли вверх, стремясь набрать высоту, хотя бы равную верхней паре "мессершмиттов". С подъемом стала видна и ударная группа - девятка Ме-110. Она шла прямо к порту на этой же высоте.

Тринадцать "мессершмиттов", сознавая свое превосходство, смело летели навстречу И-16 парадно-четким строем.

Не впервые двое наших ведущих встречались с сильным и многочисленным врагом. И без сигналов им было ясно, что делать в этой трудной ситуации. Не открывая огня по идущим

впереди истребителям. Рождественский со своим звеном прорвался через заслон и, грозя встречным тараном (чего так боялись фашистские летчики), разбил строй девятки Ме-110.

В это время звено комиссара схватилось в полувертикальном маневре с четверкой истребителей. Володя Петров и "мессер", избегая удара в лоб, рванулись вверх. На мгновение перед "ишачком" появился тонкий, длинный самолет врага, "худой", как его прозвали. Петров очередью вспорол мотор и фюзеляж. Свалившись на крыло, "мессершмитт" в отвесном пике рухнул на болотистую землю Ладоги.

Красивая победа Петрова внесла смятение в ряды фашистов, но вместе с тем и раззадорила их, вызвав желание отомстить во что бы то ни стало. Но частые и настойчивые их атаки с разных сторон не давали результатов. Увертливые "ишачки" действовали дружно, срывая замыслы противника.

Тем временем получившее свободу действий звено Рождественского расстроило боевой порядок "сто десятых", атаковав с хвоста сразу два самолета. Остальные открыли перекрестный огонь по смельчакам, стараясь отсечь их, но меткие очереди Цыганова свалили Ме-110. Подоспевший на помощь ведущему Виктор Голубев заставил замолчать фашистского стрелка, и Рождественский с близкого расстояния добил второй Ме-110.

Бой продолжался недолго. Потеряв три самолета, противник беспорядочно сбросил бомбы и, используя преимущество в скорости, стал поспешно уходить.

На разборе майор Рождественский высоко оценил действия сержантов Голубева и Дмитриева.

- Вы сдали первый и самый трудный экзамен на право считать себя щитом ведущего.

Щуплый Ефим Дмитриев, так яростно задиравшийся в спорах, молчал, застенчиво потупясь, красный от похвалы.

Кто-то из ребят, сидевших в темном углу землянки, буркнул насмешливо:

- Крепкие щиты, да жаль - размером маловаты.

Шутка вызвала дружный смех, а комиссар Сербия, улыбаясь, сказал:

- Это не беда, они с помощью друзей теперь быстро вырастут и в размере и в боевом мастерстве.

Слова комиссара вскоре полностью оправдались. Весь ноябрь на Волховском и Тихвинском направлениях шли ожесточенные бои, шли они в пяти километрах от Волховстроя. Нависла угроза над электростанцией. От Военного совета фронта пришел приказ; взорвать плотину и станцию, но не сдавать ее врагу. Генерал И.И.

Федюнинский решил все же защищать ГЭС до последнего и взорвать лишь тогда, когда противник вступит на ее территорию.

И воины 54-й армии, поддержанные авиацией, остановили продвижение противника. Вражья нога не ступила на Волховстрой и на станцию Войбокало тоже. Попытка врага выходом на Новую Ладогу повесить замок на второе кольцо провалилась. Зимой 1942 года Волховская ГЭС давала электроэнергию Ленинграду через Ладожское озеро.

В конце ноября ценой огромных усилий войскам 4-й армии тоже удалось остановить наступление немцев под Тихвином.

Весь ноябрь авиаторы Балтики днем и ночью наносили тяжелые потери врагу на Волховском и Тихвинском направлениях. Наши летчики, базируясь ближе других к Волховстрою, ежедневно делали по 4-5 боевых вылетов. Их удары реактивными снарядами и пулеметно-пушечным огнем по войскам противника на переднем крае оказывали большую помощь пехоте. Полк гордился благодарностями, которые приходили в адрес командования бригады и ВВС флота от руководства 54-й и 4-й армий.

В это напряженное время заметно повысилась боеспособность нового пополнения. Четырнадцать летчиков из тридцати, прибывших в полк, встали в боевой строй.

В ноябре положение жителей Ленинграда, воинов Ленинградского фронта и Балтийского флота сильно ухудшилось. Не хватало продовольствия. Единственная ниточка спасения ленинградцев от голодной смерти проходила по пути от станции Заборье через Шугозеро в Новинку, оттуда на реку Пашу, на Карпино, дальше на Сясьстрой, в Новую Ладогу и на Леднево. Отсюда грузы через бурное Ладожское озеро доставлялись в порт Осиновец и дальше в Ленинград. Общее протяжение всего пути 320 километров, но последние 40 - от Кобоны и Лаврова - были самым уязвимым местом. Чтобы разорвать эту тонкую нить, гитлеровское командование выделило до 600 самолетов 1-го воздушного флота. Именно здесь, в районе Кобоны и Осиновца, враг и рассчитывал топить и уничтожать все, что лежит или движется на запад или восток.

В конце ноября морозы сковали Ладожское озеро, н тогда по решению Советского правительства начали ускоренно строить ледовую трассу, названную впоследствии ленинградцами Дорогой жизни.

Ее воздушное прикрытие стало одной из главных задач истребительной авиации флота, в частности специальной авиагруппы в составе 11-го и 13-го истребительных авиаполков и 12-й отдельной Краснознаменной истребительной

авиаэскадрильи, которая базировалась в Новой Ладоге.

Для прикрытия самого уязвимого участка трассы от Кобоны до острова Зеленец был направлен 13-й авиаполк. 30 ноября он перелетел на полевой аэродром у деревни Выстав, расположенной в восьми километрах юго-западнее Кобоны.

Взлетно-посадочная площадка была наскоро укатана на пахотном поле и частично - на сенокосном лугу. С востока ее обнимала полоса хвойного леса, уходившего в огромное болото, с северо-востока - продолговатая, метров сто высоты гора. Деревня тянулась по обе стороны дороги, самый большой двухэтажный дом - здание сельсовета и правления колхоза - заняли под столовую и гарнизонный клуб.

Прикрытие ледовой дороги не снимало с группы истребителей обязанности поддерживать войска 54-й армии, которая с начала декабря перешла в наступление в районе Войбокало, Шум, Жихарево и Назия с дальнейшим выходом на участок железной дороги Кириши - Погостье.

Понимая сложность поставленных задач, командования авиабригады и ВВС флота усилили полк летным составом и самолетами И-16. Их прислали в небольшом количестве, забрав из авиационных училищ в глубоком тылу.

В начале декабря 1941 года в полку было пятьдесят летчиков, но только двадцать три из них могли летать на тринадцати находящихся в исправности самолетах. Положение не из легких, но нам уж было не привыкать. Никакие трудности в ту пору в расчет не брались, и командир полка майор Охтень, распределив равномерно людей и самолеты по трем эскадрильям, потребовал, чтобы командиры сами вводили в строй молодежь. Иначе говоря, важнейшее дело боевой подготовки кадров командир полка планировать не стал, пустил на самотек.

С этого времени три больших коллектива эскадрилий в новых условиях начали как бы вариться в собственном соку и тянуть тяжелую лямку ратного труда без контроля и помощи со стороны командира полка, совсем переставшего летать на боевые задания.

Впоследствии, размышляя над создавшейся в те дни обстановкой, я пытался понять: в чем корень зла?

Повсеместно командирами полков были, как правило, самые лучшие, опытные летчики - учителя и наставники. В Охтене же странно сочетались апломб и затаившееся где-то в глубине души, болезненно переживаемое сознание собственной неполноценности, рожденное длительным "нелетным" перерывом. В прошлом неплохой летчик, он оказался на новой должности слабым организатором. Тут у него не получалось, а летную практику он понемногу запустил и, возможно, стал страшиться

неба. Чем реже летал, тем меньше был способен практически руководить комэсками. Неудачи до предела обострили самолюбие, он словно бы отгородился от командиров чиновной стенкой. Полк по сути лишился крепкой умной руки, трудно стало работать с командиром и штабу полка. Пожалуй, из троих командиров эскадрильи один лишь Рождественский остался на высоте, личным примером показывая подчиненным, как надо вести бои в сложнейших ситуациях.

На партийном собрании он выступил с резкой критикой в адрес Охтеня.

Тот, побледневший, весь натянутый как струна, только и мог ответить в свое оправдание:

- Если бы полк летал полным составом - другое дело! А вы что же, прикажете мне водить звенья? Подменять командиров эскадрилий? Ну, уж извините... Надо думать, прежде чем безответственно болтать!

- Да, конечно, - не выдержав, съязвил Рождественский, - попусту рисковать командиром не стоит...

- Не зарывайтесь! - выкрикнул Охтень, - вы что, лучше других комэсков?..

- Но уж если на то пошло, скажу, - спокойно ответил Рождественский. - В отличие от "других" я не выбираю себе заданий. Летаю где потрудней.

- Хорошо. Мы с вами еще поговорим!..

Да, на войне бывало и так. К счастью, ненадолго. В бригаде вскоре поняли, что в полку неблагополучно. Этого нельзя было не заметить, особенно если учесть, что полк всегда был на хорошем счету и за боевые действия под Таллином, в районе Ханко и Ленинграда был представлен к гвардейскому званию.

БОИ С РАССВЕТА

Декабрьские на редкость сильные морозы с первых же дней сковали не только бурные воды Ладожского озера, но, кажется, и сам воздух. Плотный, звенящий, он словно бы стиснул природу в своих колючих объятиях. В холоде и огне стонала земля под Тихвином и Волховом, под Войбокалом и Шумом. Здесь продолжались ожесточенные бои наших войск, оттеснявших врага за пределы Северной железной дороги.

Магистраль давала возможность сократить единственный автомобильный путь для спасения блокированного Ленинграда от смертельного голода и для срыва гитлеровского плана соединения его полчищ с финскими войсками в южной части Ладожского озера и на реке Свирь.

Одновременно крепла охрана ледовой трассы через озеро. В начале декабря уже не одиночные машины и мелкие колонны, а

сплошная вереница автотранспорта двумя темно-серыми лентами по бело-голубому торосистому льду двигалась на запад. Родина слала гибнущим от голода, обстрела и бомбардировок ленинградцам хлеб, мясо, масло, соль, пушки и снаряды, которые за время ледостава скопились на перевалочных базах в Кобоне и Лаврове.

Мы, летчики, техники, механики, понимали, сколь важно и нужно уберечь от ударов с воздуха не только то, что идет по ледовой трассе в Ленинград и обратно, но и то, что находится на складах, а вернее - лежит под открытым небом на восточном берегу у тех же деревень Лаврове и Кобона.

Там считали каждый килограмм продовольствия, каждое орудие и снаряд как главную силу подкрепления. Ведь бойцы фронта и моряки сражались впроголодь, а ленинградцы работали на заводах, получая 125 граммов хлеба в сутки.

Успешные действия наших войск восточнее Ленинграда заставляли врага распылять силы своей авиации, вынудили бросить большую часть 1-го воздушного флота не на ледовую трассу, как предусматривалось Герингом, а на поддержку своих войск. Поэтому в первой половине декабря трассу атаковали мелкие группы бомбардировщиков и истребителей, и в основном в дневное время.

Налеты врага в районах Кобоны, Лаврова и Осиновца также носили характер разведки боем. Противник явно прощупывал силу авиационного прикрытия, плотность зенитного огня и расположения зенитных средств. Затем тактика фашистов резко изменилась. Они стали наносить удары одновременно несколькими группами на разных участках трассы и старались избегать воздушных боев с нашими патрулями.

Отсутствие радиосвязи с истребителями в воздухе, да еще в условиях резко меняющейся погоды, затрудняло своевременный перехват противника. Поэтому обнаружение вражеских самолетов и умелый выход на них зависели от самих летчиков.

В первые дни декабря каждый летчик полка делал до пяти боевых вылетов на прикрытие трассы, но с перехватами не ладилось. Мешали радиолокационное наблюдение врага за нами (о котором мы тогда и не знали), а также плохая погода и кратковременное пребывание самолетов противника над целью. С душевной болью видели мы с воздуха наши разбитые горящие машины, воронки на льду, и, возвращаясь на аэродром, каждый чувствовал свою вину.

Вечерами в землянках летчиков, техников и механиков, которые забегали обогреться или надеть на себя что-нибудь потеплее и посуше, не слышно было смеха и шуток. Вес хорошо

понимали, что успехи боев, к сожалению, не всегда зависят от наших желаний и возможностей.

Давала себя знать внезапность войны, мы не успели усовершенствовать боевую технику, и в частности самолетные рации, которые вот уже скоро год, как ожидаются в полку. Правда, тут была и наша, летчиков, большая вина. Мы по старинке не верили в возможности радиосвязи и даже то малое, что было в наших истребителях перед войной, изучали спустя рукава. Появилось мнение, что радиосредства несовершенны, своим шумом и треском, внезапным свистом в ухо летчика мешают в полете и в бою. Так стоит ли осложнять себе жизнь мудреной радиочепухой. Поэтому приемники и передатчики с самолетов, которые попадали в полк, тут же снимались и отправлялись на склад...

Наконец 3 декабря погода немного улучшилась. Сплошная облачность медленно двигалась с запада на восток на высоте около километра.

Патрулировали над Кобоной и трассой две пары И-16. Ведущий лейтенант Д.В. Плахута, недавно назначенный командиром звена, ведомый - еще неопытный сержант А.Г. Бугов. Вторую пару вел сержант В.Ф. Бакиров, которому всего три дня назад доверили быть ведущим. Ведомым у него шел сержант Н.М. Щеголев, имевший десять боевых вылетов.

Еще на земле Плахута и Бакиров обсудили план полета. Смысл его заключался в том, что звено будет действовать парами в пределах видимости друг друга. При этом пара Плахуты идет под облаками, а Бакирова - на высоте 150 метров. При обнаружении противника верхняя пара атакует первой, а вторая - бьет снизу.

Хотя в звене находилось три молодых летчика, Плахута надеялся повторить в какой-то степени не раз описанные бои, проведенные на Ханко знаменитыми асами Антоненко и Бринько.

Подлетая к западному участку трассы, Плахута заметил идущих на высоте 800 метров четырех Ме-109. Ну что же, преимущество у противника только в скорости, и Плахута пошел на сближение.

"Мессеры" тоже увидели нашу пару, но только одну, верхнюю, и начали заходить в атаку с двух сторон. Плахута резко развернулся в сторону ближней пары и, прицелившись, выпустил сразу четыре реактивных снаряда. Пуск оказался удачным. Один "мессер" сделал переворот и, не выходя из пикирования, врезался в лед. Но враг боя не прекратил. Вторая пара Ме-109 пошла в атаку на отставшего в развороте Бугова. Вот теперь Бакиров оказался на месте, он снизу атаковал ведущего второй пары.

"Мессер" пролетел немного по прямой и упал, к радости шоферов движущейся рядом вереницы машин.

Остальные два Ме-109 вышли из короткого боя и исчезли неизвестно куда. В это время шесть Ю-88 чуть ниже облаков подкрадывались к Кобоне. Только острые глаза Плахуты обнаружили врага, временами нырявшего в край облаков.

Две пары "ишачков" поспешили перерезать им курс, но, видимо, оставшиеся в живых два "мессера" сообщили по радио "юнкерсам" о тяжелом бое с "большой группой" И-16. Потому, как только истребители начали сближаться с бомбардировщиками, те беспорядочно сбросили бомбы и, не долетая до Кобоны, ушли в облака.

Что же, замысел боя удался. Сбили два Ме-109 и заставили шесть Ю-88 сбросить бомбы до цели. Результат для звена, в составе которого было три молодых пилота, очень хороший.

Радость летчиков была настолько велика, что Плахута, доложив комэску Рождественскому о результатах боя, забыл сделать разбор в звене, а делать его было нужно. Ведь отставший на резком развороте сержант Бугов не сумел перейти своевременно в левый пеленг и оторвался далеко от ведущего. Он даже не заметил, что Ме-109 атакуют его. Спасла Бугова лишь своевременная прицельная очередь Бакирова.

Вечером командир и новый нелетающий комиссар эскадрильи, назначенный вместо переведенного с повышением в другую часть капитана Сербина, сделали разбор. Они отметили успех молодого командира звена и похвалили всех четверых летчиков. О грубой и тяжелой ошибке Бугова комэск не знал и в заключение дал указания впредь при выполнении боевых заданий на трассе в составе двух звеньев летать в разомкнутом строю с обязательным превышением замыкающего звена или пары.

Успешный бой звена Плахуты, к сожалению, не стал предметом тактической учебы в эскадрильях полка. О нем говорили мимоходом, причем с оттенком недоверия. Причиной этого, как мне кажется, было имевшее место в командирской среде чванство. Где, мол, это видано, чтобы яйца курицу учили? Комэскам помешала вредная заносчивость: как это они, опытные летчики, воюющие с первого дня войны, будут учиться у новичков?! Дальнейшие события показали, что именно этот бой, как и некоторые другие, нужно было детально изучить, ведь две трети полка составляли тогда молодые и призванные из запаса летчики.

Пятимесячные бон истребителей убедили всех, что эффективно боевые задания выполняются только четными группами (2, 4, 6, 8 самолетов), что в группах до боя и в бою должен сохраняться строй "этажерки" с необходимым превышением, что пресловутый оборонительный круг - элемент пассивной тактики - пригоден лишь для штурмовиков, отбивающихся от истребителей врага. Для нас же главное - атаковать, постоянно удерживая инициативу.

Командир полка опять-таки не стал заниматься этими вопросами, по-прежнему отсутствовала радиосвязь самолетов между собой и с КП полка.

Ошибки в жизни, как собачий репейник, цепляются друг за друга, превращаясь в большой колючий клубок.

Заметить новое в тактике противника, обобщить и позаимствовать все полезное для себя - вот что следовало сделать прежде всего, тем более что оно, это новое, происходило буквально на глазах. Фашисты стали широко применять свободный полет - "охоту" на истребителях Ме-109Ф, выделяя по

две-три пары, которые в бой не вступали и в зону зенитного огня не входили, но атаковывали подбитые или отколовшиеся от группы самолеты или группки, потерявшие бдительность.

Война жестоко наказывает за расхлябанность, за нерадивость. Долго ждать такого не пришлось. В следующие четыре дня полк потерял двух летчиков: не вернулся на аэродром заместитель командира полка капитан Лоновенко, оторвался от группы во время воздушного боя у острова Зеленец сержант Иванов и был сбит парой Ме-109, наблюдавшей за боем со стороны. Оба погибли нелепо, из-за собственной неосмотрительности.

Неудача подействовала, правда, не на всех. Уже 7 декабря полк провел три примечательных боя. В одном отличились летчики Шишацкий и Дмитриев, схватившиеся с восьмью самолетами Ме-109, штурмовавшими автотранспорт, в другом - Петров и Бакиров - с шестью Ме-109. В обоих случаях опытность и инициатива летчиков не позволили противнику нанести удар по ледовой трассе, избежав потерь.

Третий бой в середине дня произошел с четверкой Ме-109 в районе острова Зеленец. Группу из двух пар И-16 вел опытный командир звена лейтенант Сычев. Но он, вопреки указанию комэска, держал обе пары на одной высоте под облаками. Мол, кучней - ребятам веселей.

Веселого было мало. После первой атаки "мессеров" звено Сычева заняло пресловутый оборонительный круг, оттягивая врага к Кобоне, в зону зенитного огня. Правда, опытный Сычев, отбивая атаки, сумел меткой очередью сбить один Ме-109, после чего остальные ушли в облака, а довольные собой летчики повернули к Кобоне. Но тут-то они и поплатились, попав под огонь вражеской пары, не принимавшей участия в бою.

Младший лейтенант Ефимов, ведущий второй пары, был сбит и на горящем самолете врезался в землю, его ведомый ранен, а самолет Сычева был буквально изрешечен, сам летчик, раненный в обе ноги, с трудом произвел посадку на одно колесо.

Этот день оказался тяжелым. Сколько еще таких дней будет впереди?

Частые неудачи в боях за последнее время, потери друзей повлияли на моральный облик всего личного состава. Понизился боевой азарт, то главное, на чем держится вера в победу, - воинский дух, появилось чувство усталости. Хорошо, что в любом коллективе всегда есть люди, которые не теряют волю, умеют до предела напрячь силы и примером своим вселить уверенность в остальных.

Такими оказались наши ветераны, дравшиеся под Ленинградом, Таллином, Тихвином, Волховстроем и особенно на

полуострове Ханко. Теперь они вместе с молодежью должны выстоять и здесь, на Ладожской ледовой трассе, во имя спасения города Ленина.

Старший инженер полка Николай Андреевич Николаев и инженер по ремонту Сергей Федорович Мельников целыми днями мотались по стоянкам эскадрилий, по суткам не вылезали из ремонтной мастерской, размещавшейся за деревней Выстав, в двух километрах от аэродрома, стараясь сделать все необходимое для срочного ремонта поврежденных самолетов. Ночами на 30-35-градусном морозе весь технический состав полка и мастерской без сна и отдыха работал, чтобы к утру ввести в строй поврежденные за день самолеты.

Это было нелегко, подчас свыше человеческих сил. Взять хотя бы изуродованный самолет лейтенанта Сычева, который принялись латать техники Попов и Макеев, механик Лозовец, моторист Горбунов, стрелок-оружейник Клепиков. Починить те же шпангоуты, стрингеры, сменить тросы и трубы к рулям управления можно, лишь находясь внутри фюзеляжа. Заберись-ка туда попробуй через маленький лючок! Одетому туда не пролезть, и внутри тесно, значит, снимай теплую куртку и в одном комбинезоне на жгучем морозе работай, сжавшись в комок, обжигая пальцы о металл. А точность нужна ювелирная - ни малейшей оплошки.

И так сутками напролет, до полного изнурения. В начале зимы у большинства распухли руки, потрескалась кожа на пальцах, и все же, несмотря на все тяготы и лишения, они держали в строю максимально возможное количество самолетов.

12 декабря были собраны, наконец, Остатки летного и технического состава, воевавшего по 2 декабря на полуострове Ханко. Вернулись летчики: капитан Ильин, старшие лейтенанты Бодаев и Овчинников, лейтенанты Васильев, Цоколаев, Байсултанов, Лазукин и младший лейтенант Творогов. Они пригнали четыре самолета И-16.

Подмога для полка, да еще в такой тяжелый период, - весьма ощутимая. Надо было лишь правильно ее использовать. Но этого не произошло. Хорошо слетанные в боях, не знавшие поражения летчики в полку были приняты холодно, разбросаны по эскадрильям на второстепенные дублирующие должности.

Летчикам-ханковцам даже показалось, что майор Охтень с какой-то ревностью отнесся к ним, во всякой случае ни с одним даже не побеседовал.

Об их умении воевать четными группами, о лучших тактических приемах воздушных боев, дерзких неотразимых штурмовках никто даже не попытался рассказать молодежи.

Поэтому боевая жизнь полка в целом не изменилась. Она продолжала течь как бы по высыхающему постепенно руслу реки, часто ударяясь о подводные камни.

А воздушная обстановка над трассой все усложнялась. Если противнику и не удавалось успешно бомбить и штурмовать сплошной поток автотранспорта и перевалочную базу на берегу, то лишь из-за частых воздушных схваток с нашими самолетами, но все же летчики полка инициативы в своих руках не держали.

Противник увеличивал свои усилия, менял тактику боя. Все чаще над озером стали появляться группы бомбардировщиков, прикрытых большим нарядом истребителей. "Охотники" Ме-109Ф ловили в прицел каждый потерявший бдительность самолет. Их появления над трассой и над аэродромом стали систематическими. Словно по чьей-то команде, они являлись точно к моменту посадки или при подлете к аэродрому и внезапно атаковывали зазевавшегося пилота. Если атака не удавалась, "мессеры" на большой скорости со снижением до бреющего полета или с набором высоты уходили прочь.

Не понимая методов свободной охоты, многие даже опытные наши летчики считали фашистов трусами, а их тактику "воровской": они ведь избегали лобовых атак, не ввязывались в затяжные воздушные бои, особенно на виражах, где шансы на победу были незначительны. Конечно, трус может оказаться на любом самолете, но считать трусами всех фашистских летчиков - было ошибкой.

Следует сказать, что Ме-109Ф имел высокую скорость, сильное вооружение и новейшие средства радиосвязи. Но и то правда, что если сравнивать советских летчиков с фашистскими, в отрыве от тактико-технических данных машин, то преимущество останется за нашим воздушным бойцом. Он обладает высокими морально-боевыми качествами, стальной волей к победе, способен к самопожертвованию во имя Родины.

Гитлеровская молодежь, воспитанная на гнилой нацистской морали, таких качеств не имела. Ее поддерживали "спортивный интерес", "лавры победы", оплачиваемые обилием денег и почестей.

Фельдфебель Квак, заядлый фашист, сбитый над Ладожским озером, на вопрос, почему немецкие летчики не принимают лобовую атаку, ответил: "Что я, дурак? При лобовой атаке у нас одинаковые шансы на победу, я лучше подожду, когда они будут хотя бы процентов на девяносто".

- А почему вы не ведете бои на виражах?

Квак ответил, что это им тоже не выгодно и тут же добавил:

- Внезапная атака на скорости и быстрый выход из боя - вот

наша основная тактика.

Он говорил истинную правду. Нам следовало искать новые приемы в бою с Ме-109Ф, лучше использовать бортовое оружие в тесном огневом взаимодействии мелких групп. И наступать, наступать...

Пагубно, когда в шторм у руля корабля стоит человек, не способный своевременно повернуть навстречу девятому валу - могучей и страшной волне, несущей неведомые испытания.

Такой девятый вал покатился на полк 1 января 1942 года.

В ночь на Новый год майора Охтеня вызвал по телефону командир авиабригады полковник Романенко, не терявший чувства юмора в самой тяжелой обстановке.

- Ну как, непобедимый командир? - спросил он майора, - готовишься встречать Новый год?

- Нет, товарищ полковник, сейчас не до Нового года, настроение не то...

- Зря-зря, Михаил Васильевич, к такому празднику нужно готовиться загодя, - продолжал Романенко. - Нам стало известно, что на аэродромах под Новгородом и Сиверской фрицы новогодние елки зажгли и, не дождавшись полночи, поднимают тосты за завтрашнюю победу над вами под Кобоной и на ледовой трассе Понял?

- Понял, товарищ командир, как-нибудь отобьемся, - ответил Охтень.

- Пора полку не отбиваться как-нибудь, а самим нападать. И побеждать! Вот уже двадцать дней вы теряете летчиков и самолеты, а "мессеров" и "юнкерсов" за вас сбивают другие. - Теперь уже Романенко не шутил. Метеорологи дают ясную, безоблачную погоду, для немцев - раздолье. Они могут нанести массированные удары по всей трассе и по перевалочным базам. Подготовьтесь как следует к боям с превосходящими силами врага, надежнее прикройте район Кобоны и Лаврова. Учтите, "охотники" усилят свою активность и над трассой и в районе вашего аэродрома. Сейчас прошу поздравить от имени командования и политотдела бригады личный состав части. Будем надеяться, что Новый год вы ознаменуете более успешными боевыми делами. И последнее, Михаил Васильевич, хватит отдыхать, пора и самому летать. У вас должность летная, товарищ командир полка!

Так закончился начатый с шутки телефонный разговор.

Майор Охтень понимал: Романенко, бывший "командир 13-го, недоволен боевой работой полка. Но, как видно, серьезных выводов все еще не сделал.

Вечером он приказал оперативному дежурному вызвать на КП

своих заместителей, а также инженера полка, командиров и комиссаров эскадрилий.

На КП собрались все, кроме инженера Николаева, которого едва разыскали в ПАРМ-1 {ПАРМ - полковая авиаремонтная мастерская} под самолетом, где он проверял ход ремонта, да вместо командира 3-й АЭ майора Рождественского, лежавшего в санчасти с высокой температурой, прибыл его заместитель капитан Агуреев.

Без Николаева командир полка совещание не начинал, молча сидел за маленьким столом, ждал.

Распахнулась дверь, в теплую, хорошо освещенную лампочками от аккумуляторов землянку ворвался клуб морозного белого пара. Николаев, красный от быстрой ходьбы, с инеем на бровях, ресницах и на воротнике меховой куртки, переступил порог и уже открыл было рот, чтобы доложить, но резкий голос командира оборвал его на полуслове.

- Где ты шляешься? Сколько исправных самолетов будет к утру?

Спокойный, всегда сдержанный Николаев, знавший, как шутили товарищи, место каждой тряпки-веревки, снял шапку-ушанку, расстегнул куртку, ответил:

- Я не шляюсь, а занимаюсь в ПАРМе ремонтом доставленного с озера бесхозного самолета. Сколько будет исправных к утру? Инженеры эскадрильи доложат мне точно в три часа ночи. Думаю, пятнадцать-шестнадцать самолетов наберем.

Он устало опустился на стул, набрал в грудь воздуха, будто собирался нырнуть в глубину омута, и, нагнувшись, стряхнул рукавицей снег с огромных валенок. Это вошло у него в привычку. Так он делал всегда, когда был чем-то встревожен или обижен.

Ответ Николаева охладил командира, заставив поежиться начальника штаба Ройтберга и некоторых командиров эскадрилий, когда-то активных ветеранов полка, ставших при новом своенравном командире ниже травы, тише воды.

Охтень резко встал и, не спросив никого из присутствующих о состоянии дел в подразделениях, сообщил о разговоре с командиром бригады.

- Полковник Романенко требует надежно прикрывать трассу и перевалочную базу на берегу... Придется держать в воздухе две группы патрулей одновременно. Поэтому в каждой эскадрилье надо создать по две тактические группы и при вылете на патрулирование одну держать в районе острова Зеленец, а другую - над Кобоной - Лаврово. По тревоге поднимать в каждой эскадрилье по одной группе, вылет остальных - по

дополнительному распоряжению с КП полка. Всем понятна задача?

После короткого молчания первым встал капитан Агуреев, его предложение прозвучало не то вопросом, не то просьбой:

- В 3-й эскадрилье будет семь исправных самолетов. Если их разделить на две группы, будем бить противника не кулаком, а растопыренными пальцами. Может, лучше иметь одну группу, да сильную.

- Вы не рассуждайте, а выполняйте приказ!

Такой ответ Охтеня заставил высказаться и комиссара 1-й эскадрильи старшего политрука Дмитриевского. Он резко спросил:

- В эскадрилье всего пять самолетов, как их делить на две группы?

- Как хотите, так и делите, - ответил командир полка.

- Хорошо, тогда меньшую группу - два самолета я буду весь день водить на задание сам! - с жаром воскликнул часто вылетавший на задания комиссар.

Больше вопросов не было. Тогда заговорил комиссар полка Лазарев:

- Товарищи! Через три часа наступает Новый год. Мне известно, что некоторые летчики и техники готовятся его встретить с выпивкой, а ведь вы знаете, что завтра в бой. Прошу всех, кому положено, тщательно проверить все землянки и дома в деревне, где размещаются люди. Праздновать будем, когда кончится война.

После всего услышанного поднялся инженер Николаев и спокойно сказал:

- А мы, технари, специально на ужине не выпяли по сто граммов, оставили их на двенадцать ночи, чтоб выпить за победу. Нам в воздух не придется подниматься, а дело свое мы знаем и сделаем.

- Дисциплину разлагаете, Николай Андреевич, - с кривой усмешкой сказал Охтень и закрыл совещание.

Командиры эскадрилий разошлись, не получив ни одного совета, ни одного указания относительно тактики и взаимодействия с другими группами, а также прикрытия самолетов на посадке.

Утром 1 января мороз достиг 38 градусов. На востоке занималась заря, постепенно гасли звезды. Вконец измотанные техники заканчивали подготовку самолетов. В шапках, завязанных у подбородка, с поднятыми воротниками они двигались медленно, неповоротливо, словно берегли последние силы на тяжелый день. Понимали, в такую ясную погоду все

начнется с рассвета и будет продолжаться до темноты. Многие летчики надели зимние комбинезоны, двойные перчатки-краги, в унты пододели меховые чулки-унтята, лица закрыли масками из кротового меха: им летать в открытых кабинах. В рассветных сумерках они были похожи на бурых медведей разного возраста, расхаживающих на задних лапах.

Первой на прикрытие взлетела 1-я эскадрилья. Звено из трех самолетов пошло в район Кобоны-Лаврова, а пара - к острову Зеленец, ее возглавил комиссар Дмитриевский. С высоты 2500 метров в морозной дымке просматривались берега сорокакилометрового Шлиссельбургского залива. Четыре извилистые полоски ледовой дороги уходили на восток и на запад. По каждой из них сплошным потоком двигались грузовики. С высоты их движение казалось замедленным. Местами виднелись разбитые и сгоревшие машины - следы действий вражеской авиации и артиллерии. Временами одна из машин по каким-то причинам останавливалась, и тут же за ней накапливалась длинная колонна. Потом она начинала изгибаться, постепенно объезжая остановившуюся машину, ее брали на буксир, и движение продолжалось.

Комиссар Дмитриевский думал о вчерашнем совещании у командира полка. Он жалел, что не добился разрешения создать одну группу из пяти самолетов. Что можно сделать парой, если бомбардировщики подойдут с прикрытием? Или истребители нагрянут двумя-тремя парами сразу?

Еще до вылета он делился с товарищами своими тревожными мыслями. Конечно, комиссар был прав. Ведь можно же было создать в полку три группы и оставить резерв для прикрытия аэродрома от "охотников", так нет, ни командир, ни штаб не стали думать о том, как лучше решить боевую задачу.

"Но я комиссар и больше молчать не буду, вечером обязательно напишу докладную в политотдел бригады, пусть разберутся, можно ли так воевать".

Вдруг он заметил след инверсии, идущей с юга на Кобону на большой высоте. Летел разведчик, фотографировал. Осматривая воздух, Дмитриевский разглядел ниже разведчика две пары "мессеров". У них выгодная позиция для атаки сверху второго звена, оно где-то там, еще ниже.

Присмотревшись, Дмитриевский увидел над далеким западным берегом сотни белых комочков, они все ближе тянулись к береговой базе Осиновец. Вот зенитные разрывы появились над западной частью трассы. Самолетов, по которым велась стрельба на этом расстоянии, не разглядеть, но ясно, что в воздухе дерутся.

И действительно, километрах в двадцати от острова Зеленец

шел воздушный бой. Истребители 11-го ИАП и другие из ВВС Ленинградского фронта отбивали массированный налет.

Долго смотреть не пришлось. Пара Ме-109 со стороны солнца, а оно было чуть выше горизонта, шла на него в атаку. Резкий разворот и своевременный выход в лобовую отрезвили "мессеров". Они рванули вверх, в сторону южного берега и скрылись из виду. Эти, видать, тоже ведут разведку и сковывают силы на востоке трассы.

"Противник не дурак, - наверняка подумал комиссар в эту минуту, - бьет нас по частям, а мы свои силы распыляем и еще хотим отражать массированные удары".

До часа дня каждая эскадрилья сделала по два вылета без воздушных боев, если не считать отражения отдельных атак. В третьем вылете Дмитриевский со своим звеном прикрывал Кобону и Лаврове. Над восточным участком трассы находилась пара Петра Шишацкого. Солнце с юго-запада слепило глаза пилотов, внимательно всматривающихся в эту опасную зону. Бдительность их была не напрасной.

Истребители и зенитчики отбили двухчасовой массированный налет фашистских бомбардировщиков на западную часть трассы и Осиновец, перевозкам и складам на берегу был нанесен незначительный ущерб.

Теперь во второй половине дня на восточную часть трассы и в район Кобона-Лаврове с небольшим интервалом шло несколько групп бомбардировщиков под сильным прикрытием истребителей. Первым заметил их ведомый Дмитриевского сержант Ефим Дмитриев. Комиссар повернул звено навстречу "юнкерсам". Сближаясь, он заметил, что какие-то два И-16, летевшие наперерез бомбардировщикам, завязали бой с шестеркой Ме-109. Дмитриевский поспешил им на помощь, с ходу ворвался в группу вражеских истребителей, отогнал их и, не теряя времени, пошел вдогон второй группе "юнкерсов", поскольку по первой наши зенитчики вели мощный огонь.

Стремясь догнать противника, Дмитриевский, не заметил, как другие "мессеры" зашли сзади, намереваясь нанести удар по его звену, но сержанты Ефим Дмитриев и Дмитрий Кириллов были начеку, отразили четыре атаки по ведущему, однако, маневрируя, сами отстали от комиссара. Пора бы ему прекратить погоню за "юнкер-сами", оглянуться на сержантов, ведущих неравный бой. Вот уже один самолет загорелся - Дмитриев покинул его на парашюте. Оставшийся Кириллов скован боем с двумя Ме-109. Остальные "мессеры" кинулись за догонявшим вражескую группу комиссаром. В пылу боя он не увидел смертельной опасности. Самолет его загорелся и, медленно вращаясь через крыло, упал на

лед Недалеко от берега.

Ведомый второй пары сержант Байдраков, получив повреждения, тоже вышел из боя. Бои продолжали только два разрозненных "ишачка". Шишацкий и Кириллов, уклоняясь от атак истребителей, сами упорно пытались атаковать "юнкерсов", сбивали их с боевого курса. Это действительно были отважные, героические парни!

Как только начался неравный воздушный бой летчиков 1-й АЭ, тут же по сигналу красной ракеты взлетели звенья Геннадия Цоколаева и капитана Агуреева. Не успели они набрать и 2000 метров, как Ме-109 начали атаковать их раз за разом с верхней полусферы, пытаясь задержать и таким образом дать возможность своей девятке Ю-88 сбросить прицельно бомбы на Лаврове. Опытные командиры звеньев, не имея радиосвязи, все же поняли, что нужно делать в этой обстановке.

Звено Агуреева, взяв превышение над звеном Цоколаева, отбивая на встречно-пересекающемся маневре атаки Ме-109, сумело выйти в лобовую атаку "юнкерсам".

Видя, что шестерка истребителей грозит неотразимым ударом, Ю-88 поспешно сбросили бомбы за два-три километра до цели и развернулись на обратный курс, поддерживая оборонительный боевой порядок, а двенадцать вражеских истребителей, прикрывавшие "юнкерсов" сверху и с флангов, пошли теперь в атаку на И-16. Завязался бой на полувертикальном маневре. Звено Агуреева, летевшее выше цоколаевского, принимало на себя большинство атак. Первым был подбит самолет сержанта Забойкина, и тот на поврежденном моторе кое-как дотянул до аэродрома. Агуреев же, помогая отбиться сержанту Бакирову, сам попал под прицельную очередь. Самолет стал почти неуправляем и тут вновь был атакован. От хвостового оперения остались лишь куски перкаля. Младший лейтенант Евгений Куликов делал все, чтобы прикрыть командира, уходившего со снижением в сторону аэродрома.

Положение звена Цоколаева стало критическим. Атаки "мессеров" участились. Получил повреждение самолет сержанта Николая Щеголева, а сам летчик был ранен, но в горячке боя не заметил этого.

Выручили цоколаевское звено подоспевшие две пары 3-й эскадрильи лейтенантов Евгения Цыганова и Владимира Петрова. Умело построив боевой порядок, они захватили инициативу и заставили "мессеров" отойти в южном направлении. Лишь когда стих азарт боя, Щеголев почувствовал, что правая нога стала как колода, не ощущает педали. Он покачал крыльями и ушел под звено.

В это время к месту боя подошла последняя пара самолетов 2-й АЭ резерв командира полка для прикрытия аэродрома. Это были два известных летчика-ханковца - старший лейтенант Алексей Лазукин и лейтенант Григорий Семенов, и Цоколаев понял, что на аэродроме готовых к бою самолетов нет и "охотники" запросто добьют на посадке раненого Щеголева.

На максимальной скорости со снижением направил Цоколаев самолеты к аэродрому и успел в самый раз. Самолеты Куликова и Щеголева, заходившие на посадку, были спасены. Агуреев на неуправляемом самолете дотянул до аэродрома, но развернуться на посадку не смог. Зацепив за макушки леса, самолет упал в густой ельник и загорелся. Александр с разбитым лицом чудом выкарабкался из горящего самолета и едва отполз в сторону, как взорвался бензобак. Тем временем к району Кобоны и на трассу подходили три группы вражеских бомбардировщиков. Их прикрывали истребители.

И плохо пришлось бы шестерке И-16, если бы к району боя не подоспели три группы истребителей с Волховского фронта и Новой Ладоги.

Завязался воздушный бой. На этот раз фашисты проявили упорство. Двадцать семь "юнкерсов" пытались отбомбиться, а "мессеры" то и дело шли в лобовую атаку "якам", "лаггам" и "томагаукам". Бой длился более 25 минут, пока инициативу не перехватили наши истребители. Тогда противник, побросав беспорядочно бомбы, отошел в район Липки - Шлиссельбург под защиту своих зениток.

В этой предвечерней схватке мы потеряли трех летчиков, прилетевших на помощь из других полков. Два самолета из группы Цыганова произвели посадку на сильно поврежденных самолетах.

Отстояли в первый день нового года истребители Балтики и ВВС ледовую трассу и перевалочные базы, но дорогой ценой.

13-й полк потерял комиссара Дмитриевского, пять летчиков получили ранения и вышли из строя, три самолета сгорели и семь нуждались в ремонте.

- Еще два-три дня такой войны, и в полку не останется машин, - вздыхал инженер Николаев. - Поедем тогда мы в тыл за "томагауками", на которых сами американцы давно бросили летать.

Вечерний необычный разбор полетов начал комиссар полка. Охтень в это время докладывал по прямому проводу Романенко результаты боев за день. Комиссар, положив на стол обгоревший партийный билет Дмитриевского, сказал:

- Он погиб в бою, непобежденный и отважный воспитатель

летчиков, выполнив свой долг до конца. Но мы могли не потерять сегодня Севена Наумовича, если бы все, как он, выполняли свой долг в бою. Вина за его смерть лежит и на вас, не уберегли! Я призываю отомстить врагу за нашего боевого товарища.

Летчики, бывшие сегодня в боях, грустно переглянулись. Чем же они виноваты в гибели Дмитриевского? Разумеется, за жизнь командира в бою нужно бороться до конца, но ведь не только прикрывать, надо и самим драться. Да и ведущий должен думать о своих ведомых, уметь вести бой с учетом обстановки и соотношения сил. Он тоже в ответе за их жизнь.

Опустив головы, сидели командиры 1-й и 2-й эскадрилий. Они сегодня на задания не летали, поэтому их предварительные доклады командиру и комиссару не были объективными.

Заместитель командира полка капитан Ильин, "заканчивая разбор, сделал правильные выводы из допущенных ошибок при подготовке и выполнении боевых задач. Он распорядился подготовиться к следующему дню и добавил, что 1-я и 2-я эскадрильи создают одну группу, водить которую на задание будут только командиры АЭ и он, Ильин. 3-я эскадрилья тоже создает одну группу. Временно исполнять должность командира будет командир звена - секретарь парторганизации старший лейтенант Петр Кожанов.

- После ужина, - сказал в заключение Ильин, - провести инструктаж летчиков, составить боевой расчет, а техническому персоналу ввести в строй неисправные самолеты.

Телефонный разговор майора Охтеня с Романенко длился не менее получаса. Выслушав командира полка, Романенко задал три вопроса: "Кто готовил летчиков к отражению массированного налета противника? Кто из командиров эскадрилий водил сегодня свое подразделение на боевое задание? Почему вы сами два с половиной месяца не поднимались в воздух?"

Охтень, обильно потея, перекладывал из руки в руку телефонную трубку, как будто она была нестерпимо горячей, бормотал:

- Летчиков готовили комэски, не летали сегодня капитаны Шодин и Жарников. А я, товарищ полковник... я буду летать, нездоров был... Положение в полку поправлю. Что-что? Хорошо. Я завтра же поговорю с летчиками... Да-да, примем решение...

- Нет, видать, ошиблись мы, давая вам полк...

Этими словами Романенко закончил телефонный разговор.

Долго сидел Охтень у стола, уставленного телефонными аппаратами, не заметив, когда на КП зашли Ройтберг, Лазарев, Ильин и Николаев. Они пригласили командира в столовую на ужин, он тихо произнес:

- Садитесь, поговорим. Завтра прилетит Романенко, и нам придется отвечать за сегодняшние потери.

Чуть побледневший Ронтберг достал из кармана кителя листок, сложенный дважды, встал и положил на стол командиру.

- Мой рапорт. Прошу освободить от должности. Видимо, неспособен к такой работе, перегорел как осиновое полено. Штаб - мозг полка, а он оказался телефонным проводом с двумя аппаратами на концах. Мы работаем, буксуя на месте, передаем только распоряжения да приказы и докладываем, что говорят нам с дальнего конца. Мы стали далеки от летчиков, техников, от младших специалистов, а ведь они... Они решают судьбу, - срывающимся голосом закончил Ронтберг.

Охтень, не читая рапорта, ответил:

- Подашь рапорт немного позже, другому командиру, а я... Я сам вижу, что не в те сани сел... Не дорос я... Начну снова летать, если доверят. Пойдемте пешком в столовую, надо немного проветриться.

Двухдневное пребывание Романенко и начальника политотдела бригады в полку, беседы и три боевых вылета комбрига с летчиками каждой эскадрильи показали, что боевая эффективность полка сейчас целиком зависит от авторитета руководящего состава. Романенко знал Лазарева как одного из лучших политработников, много сделавшего для полка под Таллином, на Ханко и у Ленинграда. Полк считался самым боеспособным, проявил мужество и героизм в боях над Таллином, Ханко, Ленинградом, за что был представлен к званию гвардейского. Теперь уж всем было ясно: надо срочно оздоровить обстановку, и начинать следует с замены командира и комиссара. Именно такой вывод и сделало руководство авиабригады.

10 января 1942 года 13-й ИАП принял майор Борис Иванович Кругов. Он с первого дня воевал в должности командира эскадрильи, затем заместителя командира истребительного авиаполка. Много летал на боевые задания, особенно на бомбоштурмовые удары на самолетах "чайка", за что был награжден орденом Ленина.

Не задержался в полку и З.Ф. Лазарев, вместо него был назначен батальонный комиссар Степан Григорьевич Хахилев - бывший комиссар эскадрильи 5-го авиаполка, правда, не летчик, но опытный партийный работник. Они с комполка были одногодки, имели большой опыт летной и партийной работы в морской авиации.

В это же время произошло значительное, глубоко взволновавшее весь полк событие. 18 января 1942 года по телефону был принят приказ ь 10 народного комиссара ВМФ

адмирала Кузнецова, в котором говорилось;

"В многочисленных боях за нашу Советскую Родину против немецких захватчиков особенно отличилась Первый минно-торпедный, 72-й Краснознаменный смешанный, 5-й и 13-й истребительные полки ВВС ВМФ.

5-й истребительный авиационный полк за пять месяцев боевых действий провел 5899 боевых вылетов, провел 389 воздушных боев, 62 штурмовки войск и аэродромов противника, уничтожил до 1000 солдат и офицеров, 105 самолетов и 55 танков.

13-й истребительный авиационный полк за пять месяцев боевых действий произвел 5945 боевых вылетов, штурмовал боевые корабли, транспорты и войска противника, в воздушных боях сбил 117 самолетов, уничтожил 12 танков, 387 автомашин, 20 катеров, эсминец, сторожевик, 3 зенитные батареи, сотни солдат и офицеров.

За проявленную отвагу в воздушных боях с немецко-фашистскими захватчиками, за стойкость, мужество, дисциплину и организованность, за героизм личного состава преобразовать:

1-й минно-торпедный авиационный полк в 1-й Гвардейский минно-торпедный авиационный полк;

72-й смешанный авиационный полк во 2-й Гвардейский смешанный авиационный полк;

5-й истребительный авиационный полк в 3-й Гвардейский истребительный авиационный полк;

13-й истребительный авиационный полк в 4-й Гвардейский истребительный авиационный полк.

Указанным полкам вручить Гвардейские знамена. Всему начальствующему (старшему, среднему и младшему) составу преобразованных полков установить полуторный, а бойцам двойной оклад содержания".

Как только эта весть облетела аэродром, весь личный состав собрался на митинг. Все радовались высокой оценке боевой деятельности полка, но в то же время каждый понимал, что за ним остался огромный долг перед Родиной, перед товарищами, отдавшими свои жизни в жарких сражениях. Враг не разбит, он еще силен и наносит тяжелые раны в неравных схватках. Свои выступления каждый заканчивал обязательством драться лучше, чем прежде, драться так, чтобы врат не проник к охраняемым объектам.

И как же было не гордиться боевыми успехами, когда мы узнали, что с 24 января голодающие ленинградцы будут получать хлеба: рабочие - 500 граммов, служащие - 300, а иждивенцы - 250 граммов в сутки. Это первая большая победа над врагом с начала

блокады.

В январе в обескровленный полк пришло молодое пополнение. Опять зеленые летчики, не участвовавшие в боях, не знающие тактики врага. Желание воевать велико, а умения - нуль! Надо их учить, натаскивать, а положение между тем оставалось сложным, неумолимая война вырвала из рядов полка лучших бойцов.

Активных наступательных действий пока что не получалось. Из-за недостатка осмотрительности, слабого внимания в группах при выполнении боевых заданий были сбиты сержант Виктор Голубев, покинувший на парашюте горящий самолет, а также лейтенант Михаил Алексеев; ранены были лейтенант Соценко, сержанты Бакиров и Горгуль.

Неудачные бои, потери от "мессеров""охотников" в районе аэродрома невольно порождали у иных боязнь перед техникой и тактикой врага. В землянках, у самолетов слышались досужие разговоры:

- Вот бы нам такие самолеты, как Ме-109Ф или американская "кобра", тогда бы мы им всыпали, а так...

Для того чтобы поднять боевой дух, оправдать высокое звание гвардейцев, необходимо было проделать огромную работу: поднять уровень партийно-политического воспитания во всех звеньях полка, повысить летную и огневую выучку и противопоставить врагу новую тактику. К решению этих задач, не снижая боевой деятельности, и приступило новое руководство полка и авиабригады.

ВОЗВРАЩЕНИЕ

Морозным утром в конце декабря я вылетел на обкатку нового мотора М-62, поставленного на мой самолет, и одновременно для того, чтобы опробовать приемник и передатчик бортовой радиостанции РСИУ-3. Ее работа меня обрадовала. Не зря я почти неделю вместе с механиком изучал премудрости радиодела. И вот через полтора часа уже был готов к перелету на аэродром Новая Ладога, где базировалась наша 13-я отдельная эскадрилья. Кончилась моя командировка в 13-м полку, когда-то названная спецзаданием.

Оставалось заполучить в авиабригаде разрешение на перелет, и я пошел! Мне не повезло. В районе ледовой трассы потерялся начальник штаба авиации флота - полковник Д.И. Сурков. Не было печали! Перелетал один из Ленинграда в Новую Ладогу и... И из-за этой потери - обычная перестраховка: запретили дневные одиночные полеты через Ладожское озеро.

По каналам оперативной службы пришло приказание: ждать, когда полетят с прикрытием транспортные самолеты или

истребители других частей, и лететь с ними.

А сколько ждать? Никто не знал. Кое-как я дозвонился до знакомого дежурного по авиабригаде Николая Щетинкина, находящегося на правобережном аэродроме Новая Ладога. Бывший летчик-истребитель, он получил в сентябрьских боях тяжелое осколочное ранение в левый глаз, но сумел привести самолет на аэродром и благополучно посадил. Его после лечения отстранили от летной работы, и он стал оперативным дежурным КП 61-й авиабригады.

- Коля, - сказал я ему, - ведь сейчас каждый самолет на вес золота, а я загораю здесь, в мастерских, почти две недели...

- Не могу выпустить тебя, Вася, сейчас одному лететь опасно, перехватят "мессеры"...

- Коля, да пойми же ты, одному легче драться с "охотниками", чем в группе с неизвестными попутчиками. У меня новый мотор, а главное - хорошая рация, буду с тобой держать связь. Давай, друг, добейся разрешения! уговаривал я дежурного, и не зря. Николай доложил комбригу Романенко, и разрешение на перелет было дано.

Хорошо зная, где проходит линия боевого соприкосновения войск, я полетел не по Дороге жизни, как называли теперь ледовую трассу ленинградцы, не там, где проходила воздушная трасса транспортников, а южнее острова Зеленец, по насыщенной нашими зенитными средствами полосе.

Бреющий... Высота 15-20 метров, скорость 450 километров в час - она нужна на случай внезапного боя или перехода на вертикальный маневр.

Справа вижу Шлиссельбург, от меня он километрах в семи. Невольно вспомнился роковой щелчок по мотору во время перелета на безоружном самолете 13 сентября. Темно-серая вода подо мной... Жуткое ощущение беспомощности... А сейчас внизу искрящийся прочный лед. Он весь в маленьких бугорках и волнистых грядках. Здесь стоят подразделения морской пехоты. Они закрепились на льду, защищая Дорогу жизни. Тяжело держать оборону в ледяных торосах, в искусственных укрытиях, сделанных изо льда, облитого водой. Ни единого дымка, ни костра на двадцатипятикилометровом участке озера. Каким же нужно обладать мужеством и стойкостью, чтобы сделать эту ледяную оборону неприступной для озверелого врага!

Несколько минут - и озерный участок позади. Лечу над родными местами, где с детства известна каждая деревушка, дорога, лесок, болото, высокое дерево.

Вот впереди замаячили высокие трубы Волховского алюминиевого завода. Здесь я работал когда-то начальником

электроцеха. Отсюда в 1933 году ушел добровольцем в армию. Сейчас завод эвакуирован. Слегка защемило сердце при виде осиротевших труб, заснеженных стен. А вот и арки железнодорожного моста через Волхов, бурные белопенные воды которого, переливаясь через плотину, несутся под мост. Слева плехановский аэродром. Сейчас на нем базируется полк истребителей ВВС, а в 1936-1938 годах на этом аэродроме я учил своих молодых земляков летать на планерах, на знаменитом ветеране У-2, делал показательные затяжные прыжки с парашютом, удивляя наблюдавших за этим в те времена редким зрелищем.

На краю села Плеханове в густом дубовом парке, на обрыве, у самого берега реки стоит церковь с позолоченным крестом. Сколько раз на планере или на У-2 я делал вокруг нее на уровне колокольни глубокие виражи, вызывая возмущение бородатого священника.

Приходя на аэродром, он упрекал меня в богохульстве и озорстве.

- Что вы, батюшка, - отвечал я ему, - это не озорство, а умение летать. Если все парни и девушки из летно-планерного клуба научатся хорошо летать, они побьют любого врага и не позволят ему осквернить святую церковь.

Батюшка, махнув рукой, вздыхал и уходил не прощаясь. Очевидно, теперь, когда враг, остановленный в двадцати пяти километрах от села, бомбит родные места, священник, если он жив, не стал бы спорить со мной.

На краю аэродрома, примыкающего к лесу, стоят самолеты, окруженные подковообразными земляными валами. Я гляжу вниз по течению величавого Волхова. Там Старая Ладога с шестью красивыми церквами, и к ним примыкают три деревни. Одна с северной стороны прижалась к бывшему женскому монастырю, обнесенному высокой каменной стеной с башнями на углах. Там был детский дом. В этой деревне Позем, от которой осталось всего восемнадцать дворов, я знаю не только всех людей, но и собак. Издали узнаю маленький домик в саду под горкой, на которой возвышается Ивановская церковь, в ней раньше раз в год- в иванов день - велась служба. Рядом - большой двухэтажный, красного кирпича дом: моя родная Староладожская семилетняя школа.

Сколько раз, бывало, после уроков мы, ребята, забирались через фрамугу в церковь - каждый шаг, даже шепотом брошенное слово отдавались гулким эхом. В церкви мы знали все уголки, залезали на колокольню и пускали оттуда бумажные самолетики, соревнуясь, чей дальше пролетит. Не раз попадало мне от отца за

баловство в святом месте.

Сейчас, не теряя осмотрительности, следя за воздухом, с бьющимся сердцем увидел маленький домик. Там мои самые близкие и родные. Мать вечная хлопотунья-труженица. Отец - мастер на все руки, признанный в округе силач. Молчаливый, как все сильные люди, с постоянной улыбкой, скрытой в густой красивой бороде. И наконец, моя Саша, моя жена. Она здесь всего несколько дней и, видно, еще не пришла в себя после тяжелой блокадной жизни в Ленинграде. Эх, знали бы они, что сейчас над их домом сделает несколько виражей их сын, летун, как называл меня отец, - все бы выбежали из дома.

Гул мотора, знакомый моей супруге, проник сквозь заиндевевшие стекла в домик. Недомогавшая Саша, отогревшаяся на теплой лежанке, услышав, что самолет кружится вокруг дома, наверное, вскочила, схватила валенки, пальто. "Мама, папа! Это Вася! Он всегда на малой высоте так делает. Пойдемте скорее на улицу!" - крикнула она растерявшимся родителям. Отец набросил свой полушубок, и они выбежали во двор.

Так, видимо, и было, потому что на третьем вираже я увидел всех троих, они махали мне руками.

Отвернув немного в сторону, я убрал газ до малых оборотов, сбавил скорость, прошел на планировании в двадцати метрах от дома и громко крикнул: "Здравствуйте, родные!"

Мой полет взбудоражил всю деревню. В каждом доме узнали, что сын Варвары Николаевны и Федора Михеевича, Василий, жив.

Дав полный газ, я сделал над домом пару восходящих "бочек" - любимую свою фигуру, взял курс на аэродром, до него оставалось всего десять километров. К стоянке, куда я подрулил по старой памяти, мчался запыхавшийся техник Иван Богданов. Он сейчас был "безлошадником", и его руки скучали по настоящей работе. Увидев издали на "ишачке" номер 33, он хлопнул себя рукавицей по голове. Я вылез из кабины, мы обнялись, поздоровались.

- Ну вот, Ваня, и пригнал я твоего тридцать третьего с новеньким мотором, с полным комплектом радиосвязи и вооружения. Смотри, пробоин нет, заново покрашено, будто с завода, а не из ханковского ада.

На глазах Ивана показались слезы, он не вытер их. Пошел к самолету, погладил плоскости, винт, капот. Он радовался, как ребенок, долго ждавший обещанную игрушку.

Богданов и инженер отряда Филиппов рассказали вкратце, как идут дела в эскадрилье. Многих моих друзей уже не было в живых, некоторые лежали в госпиталях. Из старых летчиков остались только Дмитрий Князев и Иван Сизов, а также ставший

теперь старшим лейтенантом Денисов, который разбил самолет при вылете из Кронштадта на Ханко. Остальные летчики - молодежь и призывники из запаса. Боевых самолетов всего два, да еще один УТИ-4. Сизов и Князев, сказали мне, сейчас в воздухе, прикрывают станции Войбокало и Жихарево. Скоро прилетят. Руководство прежнее; говорят, скоро переформирование.

Выслушав друзей, пошел на КП эскадрильи. Командир, комиссар и начальник штаба встретили меня без особой радости. Возможно, они уже знали, то, что не было еще известно мне: о переводе в 4-й авиаполк. А кому охота терять опытных летчиков? Не вставая из-за стола, выслушали мой доклад о выполнении задания.

- Ну, ладно, сегодня отдыхай, а завтра начнешь летать. Ты две недели отсиживался в мастерских, а мы здесь по три-четыре вылета в день делаем, как бы с упреком произнес комэск майор Денисов.

Я спросил его;

- Вы делаете три-четыре вылета в день или вся эскадрилья?

Строптивого командира будто волной подбросило. Он вскочил, выругался.

- Три-четыре вылета... ты полетай, сколько я полетал в Испании и в финскую, тогда будешь задавать мне такие вопросы, понял?!

- Понял, понял, товарищ майор, а оскорблять меня не надо, ведь за шесть месяцев войны я научился не только обороняться, но и бить. Разрешите быть свободным, - с внешним спокойствием, но с глубоким внутренним возмущением закончил я разговор, четко повернулся и, выйдя на морозный ладожский воздух, направился в землянку летного состава. Там было накурено, душно. На двухъярусных нарах, не снимая унтов, лежало и сидело человек двенадцать, в большинстве молодые сержанты. Из старых знакомых был еще командир звена Александр Чурбанов с двумя нашивками старшего лейтенанта на рукаве. Вначале в полумраке он не сразу узнал меня, но услышав голос, бросился меня обнимать и тискать.

- Ну, Василий, хоть ты живой вернулся с того пекла. Вот, пилоты, смотрите на человека с Ханко! Это лейтенант Василий Голубев, вы читали о нем в газете "Победа". Помните? Учитесь у него воевать.

Было немного неловко от такой похвалы. Зато полегчало на душе.

Я не удержался, походя сообщил Чурбанову о встрече с майором Денисовым. Он замялся, но все же объяснил:

- Понимаешь, беда у него какая-то, дома что-то не ладится. Ну и пристрастился к зеленому змию, стал реже летать. С земли командует. Так что ты в точку попал.

- Да, может, я и зря...

- Ну, теперь не вернешь. - И стал представлять меня остальным.

Едва я успел поздороваться с каждым, как в землянку спустился однофамилец комэска - летчик Михаил Денисов, старый знакомец, с которым, правда, я никогда не дружил.

После солнечного света он не мог рассмотреть, кому это называют свое звание и фамилию молодые летчики. Лишь обернувшись к вошедшему, я уловил недовольную гримасу на его лице.

- Здравствуйте, товарищ Денисов! - сказал я. - Наверное, не ожидали, что я вернусь.

В Кронштадте по возвращении с Ханко я узнал, что Денисов, которого я назвал подлецом перед вылетом нашей группы на Ханко, доказал прилетевшему для расследования аварии инспектору, что у него в момент взлета сложилась правая стойка шасси и это привело к аварии самолета. Проболтавшись два месяца в Кронштадте и в Ленинграде, он как-то сумел вернуться "чистеньким", да еще и получил повышение в звании как боевой, воюющий летчик.

- Не товарищ Денисов, а старший лейтенант Денисов, - поправил он меня с вызовом.

- Да? - удивился я. - Ну что же, поздравляю. Оказывается, чтобы получить досрочно очередное звание, надо не фашиста сбить, а уничтожить собственный самолет...

Денисова будто обухом ударили по голове. Он молча пошел к выходу. У ступенек задержался, обронил холодно:

- Поговорим подробнее после обеда.

- Зачем же после обеда? Лучше после ужина, от боевых ста грамм настроение будет выше, товарищ Денисов, - ответил я ему и тут же поправился: - Простите, не товарищ, а старший лейтенант.

Прилетели с задания Сизов и Князев. У Сизова в самолете с десяток пробоин, требуется ремонт. Я подался на стоянку. Подруливая, Князев увидел "ишачка" с номером 33, понял, кто вернулся, и, сделав разворот. выключил мотор, оставил парашют в кабине и пробкой выскочил из самолета.

Мы схватили друг друга, закружилась В совершенно сумасшедшем танце.

После обеда вылетов не было, и мы до ужина рассказывали друг другу о боевых делах, обсуждали наболевшие вопросы, то,

что обычно возможно только с самыми близкими и верными друзьями. Под конец я спросил Дмитрия, почему он до сих пор ходит в лейтенантах. Дмитрий помолчал, затем улыбнулся, махнув рукой.

- Что поделаешь? Начальству виднее.

- Небось с комэском цапаешься?

- Бывает.

30 декабря я дважды вылетал на боевые задания, третий вылет на моем самолете сделал Дмитрий Князев. Еще до обеда я зашел к, командиру эскадрильи попросить разрешения навестить родителей и жену. К моему удивлению, он легко отпустил меня на побывку до завтрашнего вечера и даже позвонил в столовую, где мне вскоре выдали сухой паек, в том числе и шоколад, который я несколько дней сберегал в расчете на предстоящую встречу с семьей. У заведующего столовой, старого знакомого по гарнизону Купля, я добыл еще за наличный расчет две бутылки водки. Сложив все в небольшой чемоданчик, двинулся прямиком через широкий Волхов к деревне Юшково, поймал на тракте попутную машину и в четыре часа дня был дома. Первый встретил меня барбос Полкан. Он бросился с визгом ко мне, подпрыгнув, лизнул в лицо и залаял, вызывая хозяев.

Открыла дверь мама, одетая в мужскую ватную фуфайку, за ней появилась жена, Сашуня. Я обнял их и расцеловал в мокрые от слез лица.

Мама спросила:

- Ты вчера кружился над домом? Шура говорит, что это был ты, она узнала тебя по голосу, когда ты закричал.

- Я, мама...

Она перекрестилась и каким-то неожиданно звонким, молодым голосом торопливо произнесла:

- И слава богу. Живой... Пойдемте скорее в избу, а то Шурочка плохо себя чувствует, как бы не простыла. И отец скоро вернется, пошел к военным в контору, ему должны дать немного продуктов за работу. Он им все печи и трубы переложил. У нас с продуктами совсем худо. Есть, правда, немного картошки да бочонок огурцов, расходуем понемножку, лишь бы зиму пережить.

- Переживем, мама, все переживем.

Новый год мы встретили в узком семейном кругу, не дожидаясь двенадцати часов ночи. К концу ужина от счастья, выпитой водки я совсем обессилел. Мою усталость заметила мама, ласково, как бывало в детстве, сказала:

- Ухайдакала тебя, сынок, эта проклятая война. Ты хотя бы летал потише, а то вчера прогрохотал над крышей, чуть весь дом не свалил. Я думала, труба рассыплется.

- Нельзя, мама, на войне летать иначе. А труба - что? Свой печник в хате, новую поставит, - отшутился я, выбираясь из-за стола.

Утром перед моим уходом Саша с таинственным видом позвала меня в спаленку родителей, за русской печкой и лежанкой. Мы сели на кровать. Кажется, она что-то хотела мне сказать, но не решалась. Что-то очень важное. Я это видел по ее смятенным, подернутым слезой глазам.

- Ну, что ты, родная? Говори! Если волнуешься из-за меня, то напрасно, крылья у нас окрепли, так что ничего не случится,

- Я не об этом... - прошептала она, - Сейчас такое тяжелое время, а у нас будет ребенок. Что делать?

Я прижал ее к себе, расцеловал.

- Что же ты молчала? Почему не сказала вечером, ночью, голубка моя милая!

Она ответила потупясь:

- Хотела, чтобы ты спокойно поспал хотя бы одну ночь за столько ужасных месяцев. А я все равно выращу дочь или сына, наперекор всем войнам! Порывисто прижалась к моей груди. Горячей щекой - к холодному металлу единственного моего ордена - Красного Знамени, полученного за Ханко.

Мы долго бы просидели так, обняв друг друга, если бы из кухоньки не позвал отец - попить в дорогу чаю. Саша вытерла лицо, поправила рассыпавшиеся по плечам каштановые кудряшки и крепко поцеловала меня. Я спросил:

- Скажем родителям?

- Мне как-то стыдно, скажут - война, а...

- Ладно, ладно, курносая, я сам скажу.

Перед чаем отец налил "посошок". Я поднял стопку, встал и объявил родителям, что теперь я должен воевать за всех и плюс за будущего сына, который собирается в этом году явиться на свет, опаленный пожарищами войны. Это значительное для нас с Сашей событие родителей вовсе не удивило. Мама посмотрела на Сашу и улыбнулась:

- Ничего, Шурочка, вырастим сообща... Мы вот с отцом девятерых из одиннадцати вырастили и тоже в лихое время, две войны пережили. А ты, сынок, не беспокойся. Шурочка нам как дочь.

Десять километров до аэродрома я шел пешком, и не потому, что не было попутных машин: хотелось побыть наедине со своими мыслями - о семье, о войне. Теперь они сливались воедино.

КОМАНДИР ТРЕТЬЕЙ

Весь январь ежедневно летал на различные боевые задания. Большинство маршрутов пролегало через Старую Ладогу, и часто,

возвращаясь на аэродром, снижался над домом родителей и давал короткую очередь из пулемета - сигнал, что я жив.

За это же время несколько вылетов я выполнил в качестве ведомого у полковника Романенко, продолжавшего по-прежнему часто летать. 2 февраля мы были на штурмовке войск в районе Киришей. Полет оказался тяжелым, пришлось отбивать атаки "мессеров", но, несмотря на это, штурмовка прошла успешно.

После посадки и разбора боевого задания полковник Романенко попросил меня остаться на несколько минут. Посадил рядом с собой и, положив руку мне на колено, сказал:

- Вот что, лейтенант, мне кажется, ты долговато ходишь в должности командира звена. Воевать умеешь, в бою видишь все, что делается кругом, имеешь большой инструкторский опыт, ну и в тактике продолжаешь традицию Антоненко и Бринько, которую подзабыли в 4-м гвардейском полку. Да, да, вчера был и вовсе позорный случай. Три летчика не взлетели, чтобы помочь паре "ишаков", заходивших на посадку, когда их атаковали "мессера". Трибунал с ними разбирается, а командование бригады решило укрепить комсостав всех трех эскадрилий. Два кандидата на должности комэсков у меня на примете есть, а вот третьим Хочу послать тебя. Думаю, сможешь дать бой и "охотникам" и всем остальным... Как ты на это смотришь?

Я встал и ответил, что я солдат и буду воевать там, куда пошлют.

- Доверие постараюсь оправдать. Хорошо бы, конечно, взять с собой своего "ишачка", уж очень привык к машине.

- Подумаем, - ответил Романенко. Он отпустил меня, попросив не распространяться пока что о нашем разговоре.

Через два дня 13-я отдельная эскадрилья осталась с одним самолетом УТИ-4. Исправные И-16, часть технического имущества, автостартеры, бензо- и маслозаправщики были подготовлены для передачи в 4-й ГИАП {гвардейский истребительный авиаполк}. Туда же переходили еще восемь сержантов-летчиков, имевших десять и более боевых вылетов. А я в паре с сержантом Е.П. Герасименко должен был улететь на И-16.

Отправка эшелона назначалась после обеда, а вылет в 16 часов.

Утром я съездил на полуторке на часок к родителям. Отвез немного продуктов и свежей рыбы, добытой в Ладожском рыболовецком колхозе.

Поговорил с Сашенькой, чтоб она не беспокоилась, если мои сигналы станут реже: аэродром теперь будет в стороне, под Кобоной.

- Хорошо, - тихо сказала она.

Мы попрощались. Мать перекрестила меня и положила в карман кителя серебряный полтинник.

- Это на счастье. Носи его всегда при себе...

Новое руководство 4-го ГИАП встретило нас с радостью. Командир Кругов, только что получивший звание подполковника, распределил по три прибывших летчика в каждую эскадрилью. Два самолета И-16 29-й серии приказал передать в 3-ю АЭ, а мне приступить к исполнению должности заместителя командира 2-й АЭ.

Я умолчал о разговоре с командиром бригады, но попросил послать меня в ту эскадрилью, куда передаются наши самолеты.

- На должность я не претендую, буду водить пару, которую пригнал в полк. Тем более что во 2-й АЭ есть прекрасные летчики-ханковцы: Васильев, Байсултанов, Цоколаев, любого можно ставить заместителем.

- Кого ставить заместителем, это мы сами определим, а вам разве не все равно, на каком "ишаке" придется летать? - очень спокойно ответил Крутов.

- Нет, не все равно, - возразил я. - Со своим самолетом я свыкся, с ним в полете как одно целое.

Выслушав мои доводы, комиссар полка С.Г. Хахилев предложил оставить во 2-й эскадрилье пригнанную пару И-16, там сейчас всего пять самолетов. Командир согласился, но приказ не отменил и велел капитану Ильину представить меня личному составу 2-й АЭ в качестве заместителя.

Многих в эскадрилье я хорошо знал, а с командиром-капитаном Шодиным был знаком но рассказам летчиков. Слышал и о том, что особой боевитостью он не отличался. Когда мы остались вдвоем, он предложил мне получше изучить район боевых действий, особенно сухопутный участок фронта, а в конце добавил, что самое опасное здесь - это немецкие "охотники". Тяжело воевать с ними на "ишаках".

- "Мессер" с нами как кот с мышкой играет.

Я промолчал, потом сказал своему новому командиру:

- Изучать мне этот район незачем, я исходил его пешком, изъездил на лошади, на мотоцикле, облетел на самолетах я планерах еще до войны, поскольку родом из этих мест.

Утром следующего дня капитан Шодин предложил мне вести группу в составе шести самолетов на патрулирование. Но я попросил, чтобы повел кто-нибудь из командиров звена, а я полечу замыкающей парой, пригляжусь к летчикам в боевом вылете.

Командир повел группу сам. Шестерка летела клином пар на одной высоте на сокращенных интервалах и дистанции. Идя в

правом пеленге, я поднялся на 100 метров выше, увеличил дистанцию и интервал. Вижу, ведущий качает крылом, требуя подойти ближе. В эскадрилье, за исключением моей пары, средств радиосвязи все еще не было. Считали, что на И-16 они работают плохо. Я передал ведомому, что будем держаться на том интервале и на той же дистанции, которую занимаем.

Этот полет прошел без встречи с самолетами врага, И хорошо, что так обошлось. На замечание командира, почему я так далеко держался в группе, пришлось ответить:

- Если мы в таком плотном строю будем прикрывать объект, то потери будут и на земле и в воздухе.

Он подумал, что-то прикидывая в уме, наконец сказал:

- Ну что же, я много слышал о твоих приемах боя, вот и обучай летчиков, а я возьму на себя организационные функции. В эскадрилье много прорех со всех сторон.

Долго учить летчиков 2-й эскадрильи мне не пришлось. На следующий день прилетел полковник Романенко и объявил, что командир 3-й эскадрильи гвардии майор Рождественский примет отдельную эскадрилью, а на его место назначен я.

Руководители полка молчали. Потом майор Ройтберг, вопреки рапорту оставленный в должности начальника штаба и давно работавший с Иваном Георгиевичем Романенко, вздохнув, сказал:

- Может, Голубеву немного полетать в заместителях, присмотреться и тогда уж... Он и по званию лейтенант, а в 3-й эскадрилье командиры звеньев старшие лейтенанты и капитаны. Какой же у него будет авторитет?

- Петр Львович, - ответил Романенко, - ты хорошо знаешь, что авторитет на войне определяют не звания, а знания. И то, как кто умеет воевать и воспитывать подчиненных. Нам нужны в первую очередь активные, владеющие новыми приемами боя командиры. Вот давайте и начнем подбирать с 3-й эскадрильи, там лучшие самолеты, и она может стать ведущей во всех отношениях. Пойдемте, товарищ Крутов, представим личному составу нового командира.

На южной опушке под густыми елками капитан Г.Д. Пахомов - адъютант эскадрильи построил личный состав.

Ни для кого не было секретом, что командир эскадрильи уходит на повышение, а вот кто будет вместо него, пока никто не знал. Летчиков, конечно, волновало: назначат ли командира из своих или пришлют "варяга"?

Дежурный, торчавший поодаль на тропинке, идущей с поля, заметил нас и тотчас дал знать своим: "Товарищ майор, идут!"

- Эскадрилья, смирно! - подал команду Рождественский и

подошел к полковнику с рапортом.

Романенко поздоровался, взгляд его обежал строй от фланга до фланга. Летчики стояли в два ряда, в середине - техники и механики, а дальше мотористы, оружейники...

Командир бригады о чем-то перемолвился с командиром и комиссаром полка. Позади них, стараясь унять волнение, стоял я. Достаточно было взглянуть на лица летчиков, чтобы понять: мое назначение для всех - гром с ясного неба. Они слушали полковника Романенко, дававшего краткую характеристику новому командиру эскадрильи, не сводя с меня глаз.

Я встретился взглядом с лейтенантом Анатолием Кузнецовым, недавно назначенным в эскадрилью штурманом, его приветливое, открытое лицо вернуло спокойствие.

Заканчивая короткую речь, Романенко подчеркнул:

- Товарищи, обстановка в полку все еще сложная, тяжелая, и вы это знаете лучше меня. Ваша эскадрилья имеет лучшие самолеты И-16. Командиром вам назначен невысокого звания, но умелый, опытный человек, продолжатель боевых традиций героев начала войны Антоненко и Бринько. Командование бригады и полка надеются, что именно 3-я эскадрилья станет первой сбивать любого воздушного врага и в первую очередь "мессеров"-"охотников". Желаю всем вам боевых успехов во имя нашей Родины. Товарищ Голубев, знакомьтесь с личным составом, а мы пойдем в другие эскадрильи.

С этой минуты я командир, головой и сердцем отвечающий за каждого, кто стоит сейчас передо мной. Я, новый здесь человек, должен найти в коллективе свое место. И сделать это, не теряя времени.

Я тотчас вызвал из строя и попросил подойти ко мне комиссара капитана И.П. Никанорова, заместителя командира А.И. Агуреева, адъютанта капитана Пахомова, военинженера 3-го ранга А.Д. Ярового, штурмана лейтенанта А.И. Кузнецова и секретаря парторганизации командира звена старшего лейтенанта П.П. Кожанова.

Уже одно то, что все были названы мною по фамилии и званию, произвело некоторое впечатление. Правда, представились они несколько натянуто, сохраняя замкнутый вид. Лишь рукопожатие Кузнецова было по-дружески крепким.

Потом мы обошли довольно пестрый строй. Люди были одеты кто во что, оружие у некоторых висело сбоку на удлиненных ремнях, как у матросов в период революции и гражданской войны, у иных проушины кобуры прямо на ремне. Не желая на сильном морозе наводить уставной порядок, я не стал делать замечаний, но приказал командирам звеньев опросить личный

состав, какие есть вопросы, просьбы к командованию эскадрильи, и после окончания рабочего дня доложить мне.

Это приказание выполнить было непросто. Командиры звеньев знали своих летчиков, а технический состав - далеко не весь. Это было видно по их замешательству.

Я спросил адъютанта:

- Разве личный состав не закреплен за звеньями и службами?

- Был закреплен, товарищ лейтенант, - делая ударение на слово "лейтенант", ответил адъютант и, чуть помедлив, добавил: - Что поделаешь, война! Частые выходы самолетов из строя и потери заставляют без конца тасовать технический персонал. У нас командиры звеньев отвечают только за летчиков, а старшие техники за технический состав.

- Здорово у вас, товарищ капитан, устроено! Прямо-таки федерация в звеньях, - невольно съязвил я, но, хорошо понимая, что новых командиров, начинающих с ходу наводить уставные порядки, считают солдафонами, решил на следующий день сделать два-три боевых вылета с различными летчиками. Посмотреть их в воздухе, а потом уж браться за дисциплину.

Вечером в беседе с командирами звеньев я пытался уяснить личную подготовку каждого, а также летчиков звена. Выяснилось, что тактика противника, его самолеты и зенитные средства изучаются поверхностно, от случая к случаю, боевые возможности самолета И-16 занижаются, взаимодействие и, наконец, само ведение воздушных боев и нанесение штурмовых ударов носят шаблонный характер.

В большинстве своем летчики хотят воевать на самолетах с лучшими тактико-техническими данными и ждут, когда повезет.

После беседы я сообщил командирам звеньев, что начинать придется с более тщательной подготовки к каждому боевому вылету.

- Задание инженеру эскадрильи - за ночь на двух самолетах установить рации. На остальных - в течение трех суток. В эти же дни всем летчикам изучить рацию и особенности настройки ее на земле и в воздухе.

Я ожидал, что инженер Яровой ответит мне: "Есть, товарищ командир!" Но тот затянул давно знакомое:

- Мы уже несколько раз ставили приемники и передатчики, а все без толку, говорят, что они своим свистом мешают летчику и утяжеляют самолеты.

- Летчики, - перебил я его довольно резко, - не используют радиосвязь потому, что их этому не научили. А выполнение моего приказания я проверю утром лично, товарищ Яровой!

Перед ужином доложил комполка о приеме эскадрильи и

спросил, есть ли на завтра какие задания. Оказалось, что на следующий день каждая эскадрилья должна выполнить по одному вылету на штурмовку войск в районе Погостья.

Я попросил командира дать моей эскадрилье первый вылет и третий, чтобы проследить за действиями летчиков в этом наиболее трудном виде боевых действий. Подполковник согласился, предупредив меня, что зенитный огонь в районе Погостья очень сильный.

Вечером в землянке, в которой жили командир, комиссар и адъютант (она же являлась и КП эскадрильи), при свете двух сделанных из снарядных гильз коптилок я занялся подготовкой предстоящих вылетов.

На листах бумаги цветными карандашами начертил несколько схем нанесения удара по объектам врага, предварительно изучив конфигурацию линии фронта, расположение зенитных средств - об этом имелись разведданные, - а также определил порядок взаимодействия в группах на различные случаи боя, способы нанесения ударов и действия при возвращении на аэродром. Часы показывали одиннадцать, а комиссара и адъютанта все еще не было. Меня это удивило, и я решил пройтись, поискать их.

У добротно срубленной землянки невольно остановился: оттуда неслась нестройный говор. Среди прочих различил громкие голоса инженера Яровой и моего заместителя Агуреева. Прислушался: ну конечно же, речь шла о моем назначении на пост командира.

Не хотелось мешать бурным разглагольствованиям старших по званию, оказавшихся младшими по должности, их тоже можно было понять, - но тут до меня четко донеслись слова капитана Агуреева:

- Пусть летает с сержантами, а я завтра подаю рапорт о переводе в другую эскадрилью. Или в другой полк!

Я распахнул дверь. В накуренной землянке собрались все командиры звеньев, был тут и комиссар эскадрильи. Мое появление внесло некоторое замешательство, воцарилась неловкая тишина.

- Хорошо, что застал вас в полном сборе, - сказал я как ни в чем не бывало. - Утром первыми полетим на штурмовку в район Погостья. К сожалению, самолетов в эскадрилье вдвое меньше, чем летчиков, поэтому нам дают два вылета. Состав групп и порядок выполнения задания объявлю завтра. Летчикам полка сообщать не стоит, пусть спокойно отдыхают. Вам тоже советую проветрить землянку и спать. Товарищ Яровой, в шесть утра ожидаю вашего доклада о подготовке самолетов. Надеюсь, восемь

И-16 из девяти будут в строю. Остальные вопросы, которые возникли у вас, решим после полетов. Доброй ночи!

Я вышел из землянки, не закрыв за собой дверь. Капитан Пахомов, видимо, вспомнив своя адъютантские обязанности, обогнал меня и побежал к разбросанным там и сям землянкам, где, должно быть, тоже еще бодрствовали по той же причине.

Летный день начался с построения сразу после подъема, а не после завтрака, как обычно. Многим это показалось ненужным новшеством. Приняв доклад адъютанта, я поставил общую боевую задачу на светлый период суток и поблагодарил технический состав за подготовку восьми самолетов. Одновременно объявил, что запрещаю летному составу, входящему в боевой расчет, вылетать на задание в кожаных регланах с меховой поддевкой и в меховых комбинезонах, потому что они делают летчика в кабине неповоротливым, затрудняют осмотр задней полусферы. Вместо меховой поддевки - такая же безрукавка, а на шею шелковый шарфик, такая форма неоднократно проверена в боях и признана наиболее удобной.

Почти месяц дрались войска 54-й армии за железнодорожную станцию и деревню Погостье. В конце января и в начале февраля с аэродрома Новая Ладога я несколько раз летал в тот район на штурмовку. Нелегко приходилось, и все же ни один, пожалуй, из вылетов с начала войны не волновал меня так, как этот, двести сорок пятый, к которому я сейчас готовил восьмерку из только что принятой эскадрильи. Нужно было, избегая безрассудного риска, доказать и менее опытным летчикам и старшим по званию, страдающим сейчас от душевной обиды, что эскадрилья доверена человеку, умеющему воевать. Иными словами, на карту был поставлен авторитет.

До вылета оставалось полтора часа. На войне это большое время, и я успел со всем летным составом разобрать основные этапы боевого задания, действия эскадрильи, продуманные мною вчера вечером.

Определяя состав группы, я исходил из необходимости проверить в первом вылете действия летчиков звена управления и командиров звеньев, а во втором - наиболее подготовленных сержантов.

Наши войска в жестоких боях наконец взяли станцию Погостье, насыпь железной дороги и половину деревни, расположенной за нею. Вторая половина деревни стала нейтральной полосой. Немцы, располагаясь полукружием по опушке леса, превращенной в сплошные блиндажи и доты, сумели остановить наши войска.

Тяжелая артиллерия врага находилась километрах в восьми

южнее и юго-западнее Погостья, систематически обстреливала наши войска и особенно позиции артиллерии, поддерживающей пехоту и танки.

Вместе с авиацией фронта и штурмовиками флота мы должны были подавить дальнобойную артиллерию врага.

У нас с лейтенантом Кузнецовым был опыт борьбы с такой артиллерией еще со времен Ханко. И сейчас, объясняя летчикам задачу, я постарался его использовать.

- Линию фронта пересечем в районе Малуксинских болот на высоте десяти-пятнадцати метров, уйдем километров на сорок за линию фронта и выйдем на артпозиции с тыла и тоже на предельно малой высоте. Первый удар, а он должен быть только внезапным, нанесем с высоты не более четырехсот пятидесяти метров.

Подчеркиваю, - оглядев притихших летчиков и давая им возможность осмыслить услышанное, продолжал: - Позиции батарей будут хорошо видны по темным конусам на снегу, направленным широкой стороной в нашу сторону. Пуск РС-82 производить прицельно с дальности не более трехсот-четырехсот метров по дворикам орудийных позиций. Они будут находиться метрах в десяти от вершины закопченного порохом снегового треугольника. И старайтесь атаковать орудие парами. Ясно?

Летчики закивали, лица их были внимательны, я это меня порадовало.

- Далее... Выход из атаки в южном или западном направлении, а обратный перелет через линию фронта сделаем восточное Погостья. Если кто-нибудь получит повреждение по пути к цели и не сможет выполнять Задание, из боя выходить только вместе с напарником.

Подавлять зенитные средства, а это, видимо, потребуется при повторной атаке, будут ведомые в паре или пары в звене. Бой с истребителями ведем всей группой преимущественно на встречно-пересекающихся курсах. Эшелон по высоте триста-четыреста метров, но не выше пятисот метров. На этой высоте "мессеры" в активный бой вступать не станут... И еще: на маршруте до цели полное радиомолчание, скорость над территорией, занятой противником, повышенная.

Убедившись, что все понятно, повторил боевой порядок: ударное звено веду я, ведомый - сержант Герасименко. Вторая пара: лейтенант Кузнецов и старший сержант Бакиров. Звено обеспечения: капитан Агуреев и его ведомый старший лейтенант Петров, вторая пара - ведущий старший лейтенант Кожанов, ведомый старшин лейтенант Цыганов.

- Прошу, товарищи, выполнять свои обязанности в боевом

расчете как священный долг. Через десять минут вылет, запуск моторов по сигналу.

Линия фронта осталась позади, макушки чахлых сосен Малуксинского болота мелькают под крылом. Ни огненных трасс, ни белых шапок зенитных разрывов. Кажется странной тишина. Ведь через минуту заработают радиостанции и зазвонят телефоны фашистов, сообщая войскам и объектам, расположенным в районах Киришя и Любань, что восемь И-16 пролетели на малой высоте в юго-восточном направлении! А мы через пять с половиной минут в сорока километрах за линией фронта развернулись на запад и еще четыре минуты продолжали полет над большим массивом леса.

Ну, а теперь на север: вот-вот слева от проселочной дороги на опушке леса перед болотом появятся огневые позиции дальнобойных батарей.

Волнуюсь не потому, что боюсь ошибиться на предельно малой высоте и не вывести точно к намеченной цели, - в знакомом для меня районе это проще простого. И не страшат десятки огненных трасс "эрликонов", что полетят навстречу, ни "мессеры", возможно, барражирующие над своими войсками, нет! Волнуюсь за тех, кто идет за моим самолетом, о пяти летчиках, никогда не летавших со мной в одном строю. О чем они думают сейчас? Не о том ля, куда выведет их на этой ничтожной высоте новоявленный командир?

Но вот секундная стрелка часов подошла к расчетному времени. Осматриваю внимательно воздушное пространство, сколько хватает глаз - чистое небо. Плавно набираю высоту сто пятьдесят метров, осматриваю слева по курсу местность севернее лесного массива. Это же делают и все летчики группы.

Впереди, левее, видны на земле огненные вспышки, а еще дальше несколько черных султанов от разрывов снарядов. Идет артиллерийская дуэль. Теперь более энергичный набор высоты, левый разворот и выбор цели для атаки. Радует, что летчики понимают каждое мое движение и маневр.

Зенитчики пока молчат. То ли не видят нас, то ли еще не опомнились от неожиданности. Хе! Дорого же им обойдется этот зевок.

Четыре пары "ишаков", нацелившись, опускают тупые носы и переходят в пологое пикирование. Все четче в прицеле орудийный дворик с подковообразным снеговым валом вокруг длинноствольного орудия, видно, как мечется прислуга. Два реактивных снаряда, показав языки пламени, сорвались с плоскостей и через полторы секунды взорвались внутри "подковы". Садить сюда из всех пулеметов теперь незачем, но

времени на перенос огня нет. И длинная очередь - три трассы упираются в дымящийся круг и рикошетят веером в разные стороны.

Выйдя на высоте пятнадцати метров из атаки, плавно развернулся вправо на запад. Взгляд назад - вся группа летит за мной, и только две запоздалые трассы крупнокалиберных пулеметов тянутся нам вдогон. Поистине дорога каждая секунда! Внезапность - залог победы. Резкий набор высоты - и четыре пары, как на учебном полигоне, пикируют на новые цели. Навстречу уже летят огненные шарики "эрликонов", и сержант Герасименко, отвернув немного вправо, пикирует на зенитку, от которой тянется трасса. Молодец, сержант! Его примеру следуют трое других ведомых, атакуя ожившие зенитные точки. Вновь разрывы РС-82, и длинные пулеметные очереди накрывают четыре орудия врага. На двух из них возникают сильные взрывы. Уходя от цели, вижу своих "ишачков", к сердцу подплывает теплая волна. Замысел удался, удар попал в точку, и на обратном пути через линию фронта обошлись без потерь.

Немного удалившись от линии фронта, дал по радио команду Агурееву и Кузнецову выйти вперед и следовать на посадку, а своей парой занял место справа позади группы на случай, если появятся "охотники". Но Ме-109 не появились.

На разборе поблагодарил всех за хорошее понимание маневра ведущего и особенно за скоротечную и смелую повторную атаку, но указал, что делать разворот на повторную атаку немедленно можно только в случае полной внезапности. При втором вылете подобной внезапности достигнуть трудно, поэтому план удара и состав групп я несколько изменю. Применим новый способ выхода на цель и нанесения штурмового удара - надо перехитрить фашистских зенитчиков.

- Полетим тем же маршрутом, но у цели разделимся. Я, Герасименко, Агуреев, сержант Виктор Голубев, Цыганов и Багиров - ударная группа; Кузнецов и Бакиров - группа отвлечения, повторяю, именно отвлечения зенитного огня! Ее задача выйти на тридцать-сорок секунд раньше к тому месту, где мы начинали первый удар, и на высоте восьмисот метров сделать ложную атаку, а в это время мы шестеркой, выйдя с запада с высоты двести-триста метров, ударим по артпозициям всеми "эрэсами". Если "мессеров" не будет, повторим атаку в обратном направлении. Но тут уж немец спуску не даст, поэтому пара Кузнецова, идущая нам навстречу, давит зенитные точки. Выход из атаки - в южную сторону на лесной массив.

Так был разработан план второго удара, теперь главное - выполнить его без потерь. За это короткое время люди словно бы

стали мне дороже и беспокойство мое возросло.

Успешные удары нашей авиации расшевелили змеиное гнездо врага в районе Погостья. Но так как все группы наших штурмовиков Ил-2 и истребителей выходили на цель с севера, то и "мессеры" в основном патрулировали над Погостьем, а мы-то заходили с юго-запада.

Над макушками хвойного леса на повышенной скорости вновь несемся в сторону Любани. Уходим в тыл врага значительно дальше, чем в первом вылете. Сделав крюк, летим к цели с юго-западного направления, но, как назло, здесь безоблачная погода. Солнце светит точно в хвост, затрудняя просмотр задней сферы воздушного пространства. По расчету до цели - три минуты. Покачиваю правым крылом, и пара Кузнецова, приняв сигнал, обгоняет группу. Теперь все зависит от ее действий. Сумеет ли отвлечь фашистов и взять на себя огонь зенитчиков?

Анатолий - летчик тактически грамотный, не раз выполнял подобные задания на Ханко и всегда успешно. Если истребители не помешают, он и сейчас обведет зенитную оборону вокруг пальца, подумал я, и отвернул чуть влево, чтоб создать временной интервал при подходе к цели.

Через полторы минуты пара И-16 уже набирала высоту. Но не успел Кузнецов достигнуть и семисот метров, как впереди заклубились зенитные разрывы. Обнаружили - это хорошо. Увеличивая скорость, он плавно развернулся на цель. С каждой секундой плотность огня усиливалась, к самолетам потянулись трассы "эрликонов", белые облачка десятками попыхивали вокруг "ишачков".

Осмотревшись, Кузнецов увидел километрах в пяти шестерку "мессеров". Они летели со снижением наперерез курса, но он знал: в зону своего зенитного огня "сто девятые" не войдут. Не теряя их из виду, он лихорадочно искал глазами мою группу. Неужто проскочили на малой высоте?

- Нет, не может быть! - Стиснув зубы, отчаянно потряс головой...

В эти томительные и опасные для него секунды мы горкой выскочили на высоту триста метров, разделившись на пары, спешно искали орудийные дворики. Я мельком глянул в гущу зенитных разрывов, и сердце замерло...

Кузнецов и Бакиров, как будто заколдованные от сплошного зенитного огня, словно не ведая смертельной опасности, завершали разворот в нашу сторону. Они все еще не видели нас... Скорей, скорей, нужно обнаружить цель. Вот, кажется, и она! Впереди правее нас, на маленькой лесной поляне три больших

черных пятна, - позиция артбатареи... Сильно жму на кнопку передатчика и буквально кричу:

- Ласточки, справа впереди цель, атакуем!!

Через пару секунд ответил Агуреев:

- Вижу, атакую!

От Цыганова ответа нет. Смотрю на его пару, он у летит в пологом снижении, нацеливаясь на черное пятно, - понял, цель видит. Сам спешу определить точку прицеливания. Перекрестие сетки точно в центре дворика. Навстречу две струи от спаренного зенитного пулемета. Еще секунда, и большой палец надавил на кнопку пуска РС. Самолет вздрогнул, под плоскостями метнулось пламя, в это же время чуть ниже справа блеснули огнем "эрэсы" Герасименко. Два залпа, как один, накрыли цель. Мгновенно ногой доворачиваю самолет на зенитную точку и навстречу ее трассе даю очередь из всех пулеметов.

На выходе слышу, наконец, голос Кузнецова:

- Тридцать третий, вас вижу, атакую, севернее цели шестерка "тонких" (так называли "мессеров").

- Понял. Всем сбор! - Передал я команду и, правым разворотом выйдя на лесной массив, встал в круг для сбора.

Замысел второго удара оправдался. 36 снарядов, по трем орудийным дворикам, не считая пулеметного огня, - порция солидная. Я взглянул в сторону артпозиции, там в дыму и огне взрывался боезапас. Но повторить атаку не пришлось: завязался бой с "мессерами". На малой высоте на встречных курсах мы отбили несколько их атак. Вдруг "мессеры" прекратили бой и пошли в сторону Погосгья. Прослушивая эфир, я понял, что там наносят удар наши штурмовики. Воспользовавшись новой обстановкой, мы избежали преследования и, главное, без потерь вернулись домой.

После посадки, рапортуя о выполнении задания, Кузнецов с виноватым видом сказал:

- Товарищ командир, успех успехом, да вот оба самолета придется ставить в ремонт - дырок много.

- Ничего, Толя, это четверть беды, я боялся, что не встречу тебя больше... Иди в землянку, отдохни, сегодня с тебя хватит.

Перед докладом о выполнении боевого задания решил осмотреть поврежденные самолеты. Да, дырок фашисты наковыряли порядочно, а "ишачок" Кузнецова был в таком состоянии, что техник ужаснулся: "На чем только долетел летчик?" Рули поворота и высоты разбиты, элероны повреждены, козырек кабины еле держится, в маслобаке дыра, винт пробит, плоскости как решето. Этой машине ремонт предстоит большой. Но техник Николай Акимов уверенно доложил:

- Товарищ командир! Не беспокойтесь, к утру самолет будет в строю.

После доклада командиру полка я сделал, детальный разбор нашей работы в эскадрилье и дал высокую оценку ведущим звеньев и пар, умеющим цепко держаться в строю и летать на предельно малой высоте. Но особой оценки заслужили Кузнецов и Бакиров - штурман и старший летчик. Это они на пределе крайнего риска обеспечили выполнение боевой задачи.

Два вылета, в которых я участвовал, показали, что эскадрилья имеет хорошие боевые возможности. Если тщательно готовить каждый вылет, успех обеспечен.

Заканчивая разбор, спросил:

- Какие будут вопросы?

Единственный вопрос задал мне старший лейтенант Владимир Петров:

- Товарищ командир, будут ли поставлены радиостанции и на наших самолетах?

Вместо ответа я предоставил слово инженеру Яровому. Тот тяжело встал, немного помедлил и, наконец, произнес:

- Товарищи летчики, мы скомплектовали РСИУ-3 на все самолеты и за двое суток установим. Удивлен и рад, что вы наконец будете ими пользоваться.

Во второй половине дня погода резко ухудшилась и боевых вылетов не было. После обеда ко мне на КП зашел капитан Агуреев и спокойно передал рапорт на имя командира полка о переводе его в другую эскадрилью.

Я велел дежурному телефонисту пригласить на КП "управляющую четверку": комиссара, адъютанта, инженера и секретаря парторганизации. Когда все собрались, прочитал рапорт Агуреева и написал на нем: "Командиру полка. Сожалею, но не возражаю".

Вернул рапорт Агурееву и спросил:

- Может быть, еще кто-нибудь из присутствующих желает перейти в другую эскадрилью? Извольте сегодня же подать рапорт.

Поднялся комиссар и заявил, что он свое желание изложит лично комиссару полка, но работать будет так, как требует служебный долг. За ним поднялся молчавший до этого Петр Кожанов и взволнованно заявил:

- Я вчера и сегодня беседовал со многими летчиками и техниками, с коммунистами и комсомольцами и как секретарь парторганизации сделал вывод, что командование не ошиблось в назначении нового командира. А два боевых вылета на штурмовку, в которых я участвовал, наглядно показали, как

нужно готовиться к боевым заданиям. С сентября 1941 года я не помню подобного случая, и вот результат: сегодня мы не имели никаких потерь ни в летчиках, ни в самолетах.

Он обвел глазами присутствующих и, переводя дыхание, выпалил:

- Товарищи командир и комиссар, я вынужден собрать внеочередное заседание партбюро, чтобы заслушать коммуниста Агуреева. Его рапорт об уходе из эскадрильи в такое время я расцениваю... я расцениваю, как... - Кожанов словно бы поперхнулся острым словом, но взял себя в руки и закончил: - Что скажет на это комиссар?

Комиссар ответил, что это было и остается правом партбюро.

Агуреева ожидала основательная проработка, но я понимал, что даже самые хорошие советы близких и друзей сейчас ему не помогут. Нужно какое-то время, чтобы улеглась обида на начальство, незаслуженно задержавшее его продвижение по службе. Поэтому я посоветовал Кожанову не собирать партийное бюро, а провести через неделю открытое партийное собрание и поговорить о роли коммунистов в повышении боеспособности эскадрильи.

- А пока что необходимо изучить причины неудачных боев за последние месяцы, обдумать мероприятия, которые повысят активность каждого летчика и эскадрильи в целом. С докладом на собрании придется выступить мне. Если с таким предложением присутствующие согласны, я доложу командиру и комиссару полка. А пока, не теряя времени, будем готовиться к завтрашнему дню, но не так, как готовился к дуэли пушкинский Ленский.

- А как он готовился? - спросил адъютант Пахо-мов.

- По-моему, плохо, товарищ Пахомов. Вспомните кусочек из монолога Ленского: "...паду ли я, стрелой пронзенный, иль мимо пролетит она..." Дело в том, что сегодня один из летчиков нашей эскадрильи попросил, чтобы ему дали сто граммов водки в обед, боялся, что ему до ужина не дожить. Хотя он сделал всего один вылет на штурмовку и вернулся без единой пробоины в самолете. Значит, и у нас есть Ленские, а их не должно быть.

Вечером я доложил обо всем происшедшем командиру и комиссару полка. Повестку дня партийного собрания командование поддержало. Одновременно я попросил: если капитан Агуреев будет переведен в другую эскадрилью, на его место назначить старшего лейтенанта Ъайсултанова.

Неделя, предшествующая партийному собранию, промчалась очень быстро. Летая ежедневно на боевые задания, я изучал в деле летный состав эскадрильи и, кроме того, вечерами и ночами детально штудировал неудачные бои и штурмовки.

С летчиками, в документах которых имелись указания на недостатки в их летной и боевой подготовке, сделал контрольные полеты на учебно-боевом самолете УТИ-4, проверил технику пилотирования, огневую подготовку и убедился, что в целом люди на высоте, но по-прежнему плохо было с осмотрительностью и знанием тактики боев с истребителями и "охотниками". Скажем, 1-я и 2-я эскадрильи, летавшие в это время на прикрытие линии фронта и ледовой трассы, именно по этим причинам теряли опытных летчиков. Погибли заместитель командира эскадрильи старший лейтенант Ефим Бодаев и командир звена младший лейтенант Кочмала.

Бодаева я знал еще по Ханко. Это был смелый, разумно дерзкий летчик, обладавший прекрасной техникой пилотирования и высокой огневой подготовкой. За два дня до гибели Бодаева говорили с ним именно о том, отчего у нас такие потери.

- Всему причиной слабая выучка летчиков, недостаточная осмотрительность, - заявил Бодаев твердо и добавил в раздумье: - И еще, пожалуй, из-за порядков, которые не соответствуют новой тактике ведения воздушного боя с "мессерами". Нам, летчикам, нужно не просто летать, но грамотно драться, а командованию эскадрилий и полка чаще самим выходить на боевые задания...

И вот опытный летчик, хорошо понимающий значение осмотрительности, умеющий правильно построить боевой порядок в бою, сам стал жертвой внезапно атаковавшего "мессера".

Первым увидеть врага на большом удалении от себя - значит наполовину победить. Не увидишь врага у себя за хвостом - значит сам станешь покойником. Думаю, погиб он нелепо, из-за "мелочи" - мехового комбинезона, делавшего его грузноватую фигуру неповоротливой в тесной кабине И-16 - не смог вовремя оглянуться.

Осмотрительность стала главным пунктом моего доклада на партсобрании. Сегодня это главный фактор в бою, и не считаться с ним может только глупый человек.

Здесь же был сделан разбор характерных воздушных схваток с Ме-109, в которых мы понесли неоправданные потери.

Анализ наших воздушных боев в декабре, январе и феврале требует решительного усиления боевой выучки летчиков, начиная с их подготовки на земле. Необходимо начисто отказаться от плотных, не эшелонированных по высоте боевых порядков в воздухе, отвергнуть устаревшую тактику оборонительных боев в пресловутом "круге" и решительно улучшить использование бортовых и наземных радиосредств; тщательно проверять и

готовить самолеты, оборудование и оружие перед каждым вылетом, постоянно и детально изучать воздушного и наземного противника, его часто меняющуюся тактику в воздухе.

Задачи нелегкие, но в эскадрилье много коммунистов и комсомольцев, которым и надлежит решить их как можно скорее. Тут меня самого словно подхлестнул этакий комсомольский задор, и, не то спрашивая, не то убеждая своих товарищей, сказал, что первый самолет Ме-109Ф-"охотник" будет сбит летчиками 3-й эскадрильи.

- Гвардейцы обязаны бросить вызов фашистским асам и победить. Мы должны показать полку и всей бригаде, что боеспособность наших И-16 не уступает ни одному типу фашистских самолетов, нужно только правильно использовать свои преимущества.

Жаркие споры и откровенный обмен мнениями затянулись до поздней ночи. Только что назначенный заместителем командира эскадрильи старший лейтенант Алим Байсултанов говорил, как всегда, отрывисто, и если его плохо понимали, он дополнял свои слова жестами. Если же и это, как ему казалось, не доходило до собеседника, он с улыбкой говорил спорщику:

- Слушай, друг, держись в полете рядом со мной, не отставай и тогда поймешь остальное, о чем я тебе говорил.

А в этот раз Алим встал, поправил китель, на котором поблескивали два ордена Красного Знамени, и торопливо заговорил, рубя ладонью воздух:

- Товарищи! Наше собрание похоже на методическое занятие. Это плохо? Нет, хорошо. Очень хорошо! Потому что это главное. Командир дал ясное направление нашей работе. Но то, что некоторым кажется теорией, мы еще в сентябрьских боях под Ленинградом, а затем на полуострове Ханко проверили на практике! Как заместитель командира эскадрильи беру на себя обязательство оказывать ему повседневную помощь в осуществления поставленных задач.

Вернувшись в свою прохладную землянку, я не раздеваясь залез в спальный мешок. Обычно я засыпал мгновенно, отключался на несколько минут даже в перерывах между боевыми вылетами, а вот сейчас мучился бессонницей. Перед глазами в полусвете коптилки то и дело мелькал длинный тонкий фюзеляж "мессера", проносящийся на попутном курсе то слева, то справа. Это был один и тот же "мессер", которому почему-то не удавалось внезапно атаковать меня. Он проносился мимо на большой скорости и уходил, набирая высоту. Я смотрел ему вслед и думал, что этого легко не собьешь, нужно уловить момент и выйти обязательно на встречно-пересекающихся курсах. Обязательно и с

запасом высоты. Тогда он вынужден будет принять бой или уклониться от лобовой атаки.

Желание провести такой бой с "охотником" вот уже два месяца преследовало меня. Бой не теоретический, а настоящий. Бой на жизнь или смерть. Десятки вариантов нарисовал я на бумаге и представил мысленно. Но сейчас этот бой нужен мне был как никогда. Нужна серьезная победа, и не просто победа, а показательная, психологическая, достигнутая на глазах у всех летчиков...

С этими мыслями я и уснул в эту, как мне казалось, знаменательную ночь.

ГИБЕЛЬ ФАШИСТСКИХ АСОВ

В конце февраля в полку произошли перемены. Командирами эскадрилий были назначены старшие лейтенанты Михаил Яковлевич Васильев и Геннадий Дмитриевич Цоколаев. Комиссарами стали старшие лейтенанты Александр Харитонович Овчинников и Петр Павлович Кожанов, инженером 3-й-воентехник 1-го ранга Михаил Симонович Бороздин. Впервые в эскадрильях были созданы и узаконены приказом по три четырехсамолетных звена и одно резервное звено летчиков без самолетов. Весь летный состав равномерно распределен независимо от званий с учетом боевой выучки.

Обстановка требовала прежде всего хорошего владения собственной боевой техникой, а также знания тактики врага.

В феврале и марте в полку были проведены две теоретические конференции. В служебных и жилых помещениях оформили наглядную агитацию. Памятки, составленные лучшими летчиками и техниками, постоянно напоминали и призывали личный состав к подтверждению делом высокого звания гвардейцев.

Не скрою, меня радовало, что 3-я эскадрилья была инициатором большинства начинаний, считалась одной из лучших в полку и бригаде.

Инженер нашей эскадрильи Бороздин за две недели без отрыва от работы, а она была очень напряженной, сумел создать учебную базу для изучения материальной части и воздушно-стрелковой подготовки летчиков. Теперь в каждом звене имелся тренажер, а на окраине аэродрома установлены макеты всех типов вражеских самолетов под разными ракурсами в натуральную величину. В одной из землянок оборудовали класс, где изучались приборы, агрегаты моторов и радиоаппаратура самолета.

Так постепенно приобретались знания и прочные навыки, которые впоследствии очень пригодились в бою. Занятия были

построены интересно, увлекли летчиков, быстро вытеснив вездесущего "козла", который хотя и давал разрядку нервам, но в то же время съедал массу дорогого времени.

Коммунисты и комсомольцы поставили перед собой ясную задачу: отнять инициативу у врага, заставить его бояться наших летчиков, воюющих на истребителях И-16.

Усилиями начальника штаба полка к началу марта была развернута и освоена полковая наземная радиостанция 11-АК, созданы два пункта визуального наведения истребителей: в Кобоне и на линии фронта в полосе 54-й армии.

В это же время для ПВО ледовой трассы на острове Зеленец установили радиолокационную станцию "Редут-59", которая была напрямую связана с КП полка и пунктом наведения в Кобоне.

Все это были пока дела наземные, подготовительно-организационные, между тем воздушные бои над линией фронта и ледовой трассой по-прежнему в большинстве своем продолжали носить оборонительный характер.

Фашисты-"охотники" на Ме-109Ф ежедневно посещали аэродром Выстав, выслеживая наши самолеты на посадке, однако теперь мы их вовремя обнаруживали, избегая потерь. Наземная подготовка наших летчиков стала сказываться и в воздушных схватках.

Перед вылетами, как правило, готовилось несколько вариантов внезапного боя с "охотниками". Иногда мне просто не терпелось встретиться с ними, скрестить, так сказать, шпаги. Вскоре представился случай.

12 марта в 5 утра оперативный дежурный полка принял приказание командира бригады Романенко: всем полком нанести штурмовой удар по железнодорожной станции Мга, куда подошли для разгрузки три эшелона с войсками.

Полк подняли по тревоге, и началась спешная подготовка.

Каждый раз, поднимаясь рано утром для вылета на задание, я с усилием преодолеваю душевное волнение, которое сохранилось от первого вылета на рассвете 22 июня 1941 года. Что это? Сомнения в благополучном исходе выполнения боевой задачи эскадрильи или страх за свою жизнь? Нет, с приобретением боевого опыта эти чувства отошли. Почему же сегодня, готовя летчиков, так сильно волнуюсь? Может быть, в этом задании встречусь с "охотниками"? Я жду этой встречи. Неужели сбудется мечта?

Ударную группу составляли две шестерки 1-й и 2-й эскадрилий, ведущий Михаил Васильев. Группу прикрытия в составе шести самолетов 3-й эскадрильи по логике должен вести я. Но я, не докладывая командиру полка, назначил ведущим

Алима Байсултанова. Сам же с Владимиром Дмитриевым занял место замыкающей пары.

Перед вылетом я велел ведомому сохранить на обратный путь половину боезапаса и подчеркнул, что при штурмовке буду в основном выполнять ложные атаки и постараюсь сохранить боезапас полностью. Массированный удар по такому важному объекту, как станция Мга, противник нам не простит, и "охотники" обязательно нападут на нас у линии фронта или будут подстерегать возле аэродрома.

Восемнадцать И-16, сделав обходной маневр, на предельно малой высоте зашли на объект с юга, чего противник не ожидал. Реактивными снарядами и пушечно-пулеметным огнем обрушились на врага с двух направлений, загорелись вагоны и платформы с войсками и боевой техникой, которыми были буквально забиты все железнодорожные пути.

Истребителей противника над объектом, к счастью, не оказалось, и мы, преодолевая плотный зенитный огонь, сделали повторную атаку всем составом с трех направлений.

Пожары и взрывы, как потом донесла разведка, продолжались несколько часов.

Васильев правильно поступил, что не новел группу на аэродром кратчайшим путем, а, следуя по тылам противника, вышел к Малукоинским болотам и там пересек линию фронта. На обратном маршруте пункт наблюдения передал, что нас ожидает большая группа "мессеров". Я был почти убежден, что противник, не сумев перехватить нас над целью и над линией фронта, обязательно пошлет "охотников" в район аэродрома, чтобы атаковать отставшие или поврежденные при штурмовке самолеты.

"Что же, посмотрим, кто кого перехитрит..." - сказал я себе и стал тащиться позади всей группы на высоте двухсот метров. Километров за пятнадцать до аэродрома рядом с нашей группой возникли разрывы зенитных снарядов на малой высоте, значит, где-то над лесом шастают "мессершмитты".

Прибавляю скорость, осматриваюсь. Ага, вот они! Над макушками леса, как я и предполагал, пара Ме-109Ф. Владимир Дмитриев тоже заметил врага и покачал крыльями. Я ответил таким же сигналом. Передачи по радио в таких случаях были мною запрещены.

Наша основная группа начала посадку, когда мне до аэродрома оставалось километров пять. Противник продолжал держаться на предельно малой высоте и дистанцию не сокращал. Итак, немец попался на крючок: считая мою пару небоеспособной, решил одновременной атакой своей пары сбить нас эффектно над

собственным аэродромом. Ну что же, такого момента я давно ждал.

Увеличиваю скорость и набираю высоту.

Вижу - задымили моторы "мессеров", переведенные на форсированный режим для быстрого сближения и атаки.

Достигнув центра аэродрома, делаю резкий с предельной перегрузкой левый боевой разворот для выхода на встречный курс.

Вот когда пригодились десятки вариантов и расчетов на такой маневр!

Заканчиваю разворот на высоте около 500 метров, противник намного ниже меня. Он такого маневра не ждал и оказался в лобовой атаке. Оба "мессера", задрав желтые носы, пошли на меня, видимо считая, что я без боезапаса и делаю ложную атаку. Темные трассы от двух Ме-109Ф точно тянутся к моему мотору. В прицеле ведущий "охотник", дистанция примерно пятьсот метров, полторы секунды осталось на все, пусть даже на жизнь. Пальцы правой руки машинально выжал общую гашетку пулеметов, и три огненные трассы молнией пронизали тонкое тело "мессершмитта", мелькнувшее ниже меня метрах в пяти.

Не думая о результате, делаю второй боевой разворот. И выше себя впереди вижу уходящего вверх единственного "мессера". Машинально подбираю ручку управления, навскидку беру упреждение и выпускаю все четыре РС-82 вдогон. Четыре черные шапки разрывов возникают за хвостом врага, но "мессер" продолжает круто уходить в высоту. Догнать невозможно.

Но вот примерно на полутора тысячах метров он делает петлю и, стреляя, несется вниз. Что это? Решил один дать бой или посмотреть на горящий самолет своего ведущего? Нет, выходит из пикирования и зачем-то лезет на вторую петлю. Сейчас дорога каждая секунда. Даю по радио команду Дмитриеву атаковать его снизу, а сам резко бросаю самолет в высоту и на третьей петле в верхней точке стреляю в немца с дистанции пятидесяти метров. Но самолет не падает, вновь уходит вниз н опять лезет вверх. Что за странные маневры? И вдруг я понял: у противника безвыходное положение, осколками "эрэсов" заклинило рули высоты в момент, когда он уходил вверх после лобовой атаки.

На выходе из четвертой петли "мессер" зацепился за макушки елок возле стоянки самолетов 3-й эскадрильи и без плоскостей пополз по снегу вблизи от аэродрома. Вижу, как летчик выскакивает из кабины и, то и дело падая, бежит в сторону леса, прямо к стоянке моей эскадрильи. Теперь фриц далеко не уйдет. Сообщаю по радио на КП полка, даю команду ведомому производить посадку и сам сажусь поближе к своей стоянке. Бой

происходил на глазах всего гарнизона, и громкое "ура" прокатилось по аэродрому, когда первый "мессер" взорвался. То же было и при уничтожении второго.

Завершился красивый победный бой. А что за этой красотой? Целеустремленный поиск, изучение сотен проведенных боев на самолетах И-16, осмысление лучших элементов тактики и приемов боя, неотступный мысленный проигрыш еще непроведенных боев с новым "мессером". Три месяца днем, ночью и даже во сне я готовился к этому событию.

Через четверть часа механики принесли мертвого фашистского летчика. Отбежав в горячке от самолета, он умер от ран, полученных в воздухе,

Этот воздушный бой стал как бы переломным, заставил многих поверить в свои силы, а враг почувствовал превосходство советских летчиков. Победа была хорошим вкладом в боевой счет полка, которым мы должны были оправдать гвардейское звание.

По сгоревшему самолету ведущего мы не могли определить, кто на нем летал, а вот на фюзеляже ведомого мы насчитали 26 знаков - свидетельство сбитых самолетов воюющих против гитлеровской Германия стран.

Командование полка в полном составе прибыло в эскадрилью. Поздравив нас, Кругов заметил, что такой бой нужен был давно, нужен всем, от механика самолета до командира полка.

Мне даже неловко стало от обилия поздравлений. Радовался я не только за себя. Жители деревни, эвакуированные ленинградцы, проезжавшие в это время по дороге, с замиранием сердца наблюдали этот, по сути, редкий показательный бой.

День этот был отмечен еще одним счастливым событием: с рассвета армия генерала Федюнинского начала наступление на Любань, с тем чтобы, взаимодействуя с соседями, прорвать блокаду Ленинграда с восточного направления.

Полк получил задачу поддерживать Федюнинского, не забывая при этом о ледовой трассе.

Прибежал взволнованный Михаил Васильев. Крепко обнял меня.

- Спасибо, Вася, я сразу понял твой замысел, когда ты пошел на задание замыкающей парой... Ну, будь здоров, лечу прикрывать наземннков 54-й армий в районе Малукса-Погостье. Дай мне пару Кузнецова для страховки сверху. Хочу построить боевой порядок в три эшелона и схватиться с "мессерами" над линией фронта.

- Может быть, возьмешь меня? Повторим тот вариант, помнишь, над Ханко со "спитфайрами".

Он покачал головой.

- Ты уж веди свою эскадрилью. День сегодня будет горячий.

- Хорошо. Кузнецов и Петров минут через двадцать будут готовы. Придут к тебе уточнить задание.

Итак, впервые Васильеву удалось построить группу в три эшелона. И вот его четверка патрулирует на высоте 2500 метров. Пара Алексея Лазукнна выше на четыреста метров и несколько в стороне. Третий эшелон на высоте 3500 метров занимала пара Кузнецова, она держалась километрах в двух от основной группы в стороне наших войск.

На первый взгляд такое построение третьего эшелона казалось ошибочным. Пара Кузнецова на отшибе могла быть атакована двумя парами "мессеров", действующих обособленно. Но Васильев рассчитывал на осмотрительность Кузнецова и Петрова и на летные качества самолетов И-16 29-й серии, на которых эта пара летала.

Расчет и замысел Васильева полностью оправдались. Пост визуального наведения, находившийся в первом эшелоне войск 54-й армии, своевременно подсказал Васильеву, что три Ю-88 и четыре Ме-109 на высоте 2500 метров идут с запада на восток над своими войсками вдоль линии фронта.

Васильев обнаружил самолеты врага, когда они были на расстоянии пяти-шести километров от его группы. Набирая запас высоты, он пошел параллельным курсом вдоль линии фронта. Васильев не торопился атаковать "юнкерсы" на территории, занятой противником. Нужно было разгадать их замысел и не упустить из виду новые группы вражеских истребителей, особенно "охотников", которые будут стараться отомстить за гибель двух асов.

"Нет ли здесь ловушки?" - подумал Михаил, едва сдерживаясь, чтоб не броситься в атаку,

Выдержка принесла плоды. Три пары Ме-109Ф на высоте 3000 метров появились со стороны Погостья, то есть сзади. Они подходили на повышенной скорости, собираясь атаковать нашу шестерку в момент, когда она нападет на "юнкерсов", находящихся над своими войсками.

Вдруг в наушниках раздался голос Кузнецова:

- Миша, атакуй быстрее "юнкерсов", а я задержу "охотников". Вижу их ниже себя справа. Атакую!

Пара Кузнецова, имея преимущество в высоте и дав моторам максимальные обороты, атаковала среднюю пару Ме-109Ф. "Мессеры" сделали переворот и ушли вниз. Тогда Анатолий довернул вправо и обстрелял сразу четырьмя "эрэсами" последнюю пару и тоже заставил шарахнуться в сторону и вниз.

Не давая немцам выбрать себе удобную позицию для ответных атак, Кузнецов на предельной скорости начал преследовать "охотников", но дистанция между ними не сокращалась. "Мессеры", боясь попасть под разрывы реактивных снарядов, сделали правый боевой разворот и в свою очередь нацелились на Кузнецова. Пока Кузнецов и Петров возились с "охотниками", прошло полторы-две минуты. Этого было достаточно, чтобы внести путаницу в планы врага.

Этот маленький отрезок дорогого времени успешно использовал Васильев. Тремя парами, не вступая в бой с прикрытием, он на встречно-пересекающемся курсе с ходу атаковал всех трех бомбардировщиков. Атака была неотразима. Самолеты ударной группы имели на борту по две 20-миллиметровые пушки и по два скорострельных пулемета. Результат видели все: два бомбардировщика из трех врезались в землю.

- Прикройте! Атакую последнего "юнкерса", - крикнул по радио Васильев своим ведомым.

Две его пары и подоспевшая пара Анатолия отогнали четверку Ме-109Ф, и Васильев, настигнув уходящего "юнкерса", одной длинной очередью уничтожил его в нескольких километрах от линии фронта, над боевыми порядками фашистов.

- Ну, а теперь можно вести бой и с желтоносыми, - облегченно вздохнул Михаил.

Десять "мессеров", потеряв поставленную для нас "приманку" - три "юнкерса", - начали упорно с разных сторон атаковать увертливых "ишачков", но те оказывали надежную поддержку друг другу и не только успешно отражали атаки, но и сами нападали.

Двадцать минут длился бой истребителей над линией фронта, и все время хозяевами положения оставались мы.

Продолжив патрулирование еще минут двадцать, Васильев поблагодарил пункт наведения за своевременную и очень важную информацию и повел восьмерку на аэродром. Там уже знали, что наши "ишачки" вновь показали себя, сбив на глазах тысяч воинов три "юнкерса", и заставили истребителей противника выйти из боя.

Внушительная победа группы Михаила Васильева во втором воздушном бою еще более подняла настроение летчиков и укрепила веру в боевые возможности самолета И-16 и летчиков-гвардейцев. Еще бы, за полдня противник потерял пять самолетов, а мы - ни одного.

Командир полка понимал, что хотя авиация противника ведет сейчас упорные бои на линии фронта в полосе 54-й армии, но у нее хватит сил нанести ответный удар и по нашему аэродрому.

Поэтому со второй половине дня звено истребителей прикрывало аэродром, патрулируя в воздухе.

Под вечер над авиаточкой находилось звено 1-й эскадрильи. Ведущий старший лейтенант Александр Овчинников принял команду по радио с КП полка выйти в район деревни Липки (правый фланг линии фронта в южной части Ладожского озера) и отогнать "хеншель" - корректировщик артиллерийского огня дальнобойной артиллерии. Овчинников принял смелое решение выйти на малой высоте к району деревни Липки со стороны, занятой противником.

Удача сопутствовала смельчаку. Летчики, проскочив береговую черту, увидели Хш-126 и с ходу реактивными снарядами и пулеметным огнем подожгли корректировщик, который упал на лед в двух километрах от вражеского берега. Шестой самолет врага - и ни одной потери с нашей стороны.

Настал наконец долгожданный день! Мы подняли головы и взглянули друг на друга открыто и весело.

В эскадрилью пришел инженер полка Николаев и, поздоровавшись со мной, шутливо заметил:

- Ну, товарищ командир, с твоей легкой руки сегодня у нас, технарей, вроде выходного: ремонтировать нечего. Поэтому ужинать буду вместе со всеми вовремя, да и посплю лишний часок.

- Не с легкой руки, - заметил я в тон инженеру, - а, наоборот, с тяжелой, Николай Андреевич. От легкой руки "мессеры" не падают...

Нашу беседу нарушил телефонный звонок. Начальник штаба сказал:

- Товарищ Голубев, срочное задание!

- Что, ночные действия над трассой? - спросил я его.

- Нет. Грузовая машина в дороге застряла, а в машине запас спиртного, так что если хотите спрыснуть победу положенной рюмкой, то. слетайте на У-2 в Новую Ладогу и захватите оттуда пятьдесят литров водки, Часа за два обернетесь, а мы ужин немного задержим.

- Зачем убивать время на У-2? Лучше я на УТИ-4. Это в три раза быстрее, и ужин задерживать не придется, - пояснил я.

На аэродроме удивились, когда увидели комэска 3-й, улетевшего куда-то на ночь глядя. Возвратившись с "грузом", я произвел одну из своих самых, пожалуй, классических посадок. Притер, что называется, как по маслу, прячем без прожекторов, только с подсветкой несколькими фонарями "летучая мышь", поставленными в линию по средней части аэродрома.

В это же время на аэродроме появилась наконец злополучная

грузовая машина...

ПОД ЗНАМЯ, СМИРНО!

На заснеженной опушке леса, возле прикрытых хвоей самолетов, замер строй 4-го гвардейского истребительного авиаполка с третьей эскадрильей на правом фланге. В морозной торжественной тишине, кажется, слышно, как бьются сердца друзей. Краем глаза ловлю чуть заметную улыбку на спокойном лице комэска-1 Михаила Васильева. Как-то по особому серьезны, сосредоточенны мои друзья и помощники - комиссар Петр Кожанов и заместитель Алим Байсултанов, хмуро сдвинувший брови.

За последние два дня каждый из нас провел удачные воздушные бои. И сейчас, перед тем как дать гвардейскую клятву, мысленно снова и снова возвращаемся к трудным сражениям, вернувшим нам славу лучшего полка морской авиации Балтийского флота, к тем, кто не вернулся на родной аэродром.

Толкнув локтем Кожанова, тихо говорю:

- Хватит, не терзай себя.

Он кивает и шепчет в ответ:

- Не могу простить себе Бугова...

- Ты не виноват.

- От этого не легче.

За три дня боев мы уничтожили пятнадцать самолетов врага, а сами потеряли один. Так успешно полк еще никогда не воевал, и, ожидая начала торжественного момента, перебираю в памяти подробности боев Кожанова, Байсултанова и Васильева...

13 марта войска 54-й армии прикрывала шестерка нашей эскадрильи во главе с Кожановым. Замыкающую верхнюю пару вел лейтенант Багиров, тот самый, что в день моего прихода в эскадрилью попросил на обед водки.

Уже в начале маршрута Багиров передал по радио: "Обрезает мотор, возвращаюсь". Его ведомый сержант Бугов остался один. Понимая усложнившуюся обстановку, Кожанов приказал Петрову, идущему второй парой в его звене, занять верхний эшелон, а сержанта Бугова поставил своим левым ведомым.

Когда над линией фронта завязался бой с восьмеркой Ме-109, Кожанов пожалел, что не вернул Бугова на аэродром. В свободном воздушном бою между истребителями третий часто оказывается лишним... Получив повреждение, самолет Бугова стал плохо слушаться рулей управления. Поняв это, противник усилил атаки, и только виртуозные действия пары Петрова помогли Кожанову прикрыть сержанта и сбить двух "мессеров". Но на обратном пути, делая вынужденную посадку на болоте, сержант Бугов допустил роковую ошибку: выпустил шасси. Самолет скапотировал, и Бугов

погиб в перевернутой машине. Все как будто ясно. Но вот когда мы, обследуя самолет Багирова, произвели облет, то оказалось, что мотор работает нормально.

На разборе комиссар эскадрильи сказал Багирову:

- Когда исправный мотор в воздухе "обрезает", это признак тяжелый летчик страдает трусостью. И если он не найдет силы перебороть слабость, то и впредь придется расплачиваться жизнями друзей.

Багиров, весь пунцовый от стыда, не поднимая глаз на присутствующих, запинаясь, сказал:

- Не знаю... что со мной случилось... Поверьте, больше такое не повторится.

Может быть, этот случай, запятнавший честь эскадрильи, и заставил сейчас Байсултанова хмуриться, а Кожанова казнить себя. Хотя бой, проведенный на другой день, казалось, должен был вернуть им спокойствие.

В 12 часов дня Байсултанов во главе шести самолетов вылетел на линию фронта сменить патруль. Истребители шли на высоте 3000 метров. Пара прикрытия, которую вел летчик Владимир Дмитриев, шла на тысячу метров выше. Не прошло и пяти минут дежурства в воздухе, как из пункта наведения сообщили: "Большая группа 10-87 под прикрытием истребителей подходит с юга. Высота две тысячи метров. Атакуйте, "лаптежники" впереди вас, ниже".

Для Байсултанова этого было достаточно. Он дал команду:

- Атакуем "юнкерсов" в лоб, всей группой!

И, сжав зубы, как делал обычно в таких случаях, ринулся на врага.

Над передним краем, развив большую скорость при пикировании, "ишачки" на встречном курсе атаковали" "юнкерсов". Их было пятнадцать. Первого сбил Алим. Владимир Дмитриев, идя немного сзади, выпустил по бомбардировщикам четыре РС-82 одним залпом и настолько удачно, что противник потерял сразу еще два летевших рядом самолета.

Атака ошеломила не только бомбардировщиков, но и истребителей прикрытия. Враг беспорядочно начал сбрасывать бомбовый груз над своей территорией и торопливо разворачиваться на обратный курс. Это позволило Байсултанову сбить еще одного "юнкерса".

Противник недосчитался четырех своих, а наши привезли лишь десяток пробоин.

Помня все это, я сказал Байсултанову так, чтобы слышали другие:

- Алим, улыбнись, не порть торжество!

- Хорошо, командир. Вот только увижу, какой эскадрилье передадут гвардейское знамя.

Я уже знал от комиссара полка, что знамя получим мы, и его будет принимать молодой, бесстрашный летчик Владимир Петров, который меньше чем за восемь месяцев войны совершил триста шестьдесят вылетов - больше всех в полку. Но об этом я пока молчал, раздумывая о боевых делах полка, приблизивших сегодняшнее торжество.

Кроме того, мне хотелось хоть как-то отвлечь Володю, которого мы все в эскадрилье любили за веселый нрав, мужество, неутомимость. Последнее время он очень изменился - стал замкнут, рассеян. Иногда окликнешь его - он не сразу отзывается, смотрит отрешенными глазами, на исхудавшем лице следы душевной муки.

Это началось с письма его дружка-партизана из Малой Вишеры, сообщившего Петрову о гибели отца и матери от рук фашистов. Казнили стариков за то, что их сын-летчик, защитник Ленинграда. Расстреляли на площади перед толпой односельчан. А через некоторое время пришла еще одна черная весть: гитлеровцы надругались над невестой Володи - Лидочкой, той самой, чьи письма он читал товарищам. Школьная подруга, родной человек, с нею собирался он строить жизнь...

Теперь он часами сидел, запершись в землянке, - то ли плакал, то ля перечитывал старые письма.

- Он знаете что сказал? - сообщил мне парторг Бакиров, - жить дальше на свете незачем.

- Сам что думаешь?

- Не знаю. Будет смерти искать, это точно. Пойдет на таран или врежется в батарею на штурмовке. Что-то в этом роде он мне говорил...

Я решил сам поговорить с Володей, хотя не знал, что скажу и как можно помочь его горю. А пока что решил на штурмовку его не пускать...

Во второй половине дня 14 марта враг усилил напор с воздуха, нанося удары по нашим войскам, и в частности по артиллерии. Это были налеты больших групп пикирующих бомбардировщиков Ю-87. Командующий 54-й армией потребовал от авиации фронта и Балтийского флота, чтобы в воздухе в период светлого времени постоянно находились две группы патрульных истребителей.

Наш полк в тот день летал на прикрытие шестерками, на большее не хватало сил.

В 15 часов поднялась шестерка Михаила Васильева. С ним шли опытные летчики: Творогов, Лагуткин, Байдраков,

Шишацкий и Ефим Дмитриев.

В верхней паре находились энергичные, с острым зрением Шишацкий и Дмитриев. Когда время патрулирования уже подходило к концу, Васильев обнаружил вдали чуть ниже себя около двадцати Ю-87 и две четверки Ме-109. Васильев принял решение нанести удар по противнику над его войсками и дал команду атаковать их на встречном курсе. Четыре Ме-109 попытались задержать атакующих "ишачков", но Шишацкий и Дмитриев, не отставая от ударного звена, сумели отбить атаки и, не ввязываясь в бой с истребителями, тоже кинулись на бомбардировщиков.

Дерзкая атака увенчалась успехом: ведущий группа Ю-87 был сбит. Плотный строй начал распадаться, часть самолетов повернула назад. А наши истребители, умело взаимодействуя между собой, принялись атаковать другие "юнкерсы", еще не оставившие попытки сбросить бомбы на наши войска. Однако и эти упрямцы потеряли два самолета и стали со снижением уходить.

Теперь, когда удар противника был сорван, наши истребители, продолжая бои с "мессерами", отошли за линию фронта. Подбив еще один "мессер", группа Васильева с малым запасом горючего поспешила на посадку.

Все это было вчера, позавчера... А сейчас к строю полка уже подходят члены Военного совета флота. Над притихшим лесом звучит команда: "Смирно!" Командир полка подполковник Крутов и батальонный комиссар Хахилев встречают командующего Краснознаменным Балтийским флотом вице-адмирала Владимира Филипповича Трибуна, члена Военного совета дивизионного комиссара Вербицкого, генерал-майора авиации Михаила Ивановича Самохина, дивизионного комиссара Филаретова, полковника Романенко и бригадного комиссара Бессонова.

Командующий флотом, приняв рапорт и поздоровавшись с нами, сказал:

- Дорогие боевые друзья! Партия и Советское правительство поручили мне вручить вам, доблестным защитникам Ханко, Таллина и Ленинграда, боевое гвардейское знамя. Вы героически дрались на всех участках Балтики, Финского залива, Ладожского озера, Ленинградского и Волховского фронтов, и ныне враг, теснимый нашими войсками во многих местах, отступает. Но фашизм еще силен! Предстоят решающие бои, и я уверен, что под этим знаменем боевые подвиги 4-го гвардейского будут умножены. Да здравствует Родина! Да здравствуют гвардейцы! Я с радостью и удовольствием передаю знамя командиру и комиссару полка и желаю им уверенно вести полк к окончательной победе

над врагом.

Подполковник Кругов, - приняв знамя, преклонил колено, и весь полк последовал его примеру.

Все вокруг замерло, лишь в вышине слышен был мерный рокот дежурного звена, несущего, охрану аэродрома.

- Родина, слушай нас! - эхом разнеслись в морозном воздухе слова священной клятвы. - Пока наши руки держат штурвал самолета, пока глаза видят землю, пока в нашей груди бьется сердце и в жилах течет кровь, мы будем драться, громить, истреблять фашистских зверей, не зная страха, не ведая жалости, презирая смерть, во имя полной и окончательной победы над фашизмом. Пусть трепещет враг, не будет ему пощады от гвардейцев. Знамя советской гвардии мы будем хранить и беречь как зеницу ока и пронесем его сквозь бурю войны к светлому Дню Победы.

Командир полка целует уголок знамени, встает с колена, за ним поднимается строй.

- Под знамя, смирно! - командует начальник штаба.

Командир и комиссар со знаменем проходят вдоль строя.

Подполковник Крутов останавливается перед 3-й эскадрильей, и все мы глубоко вздохнули. Улыбка разлилась по лицу Алима Байсултанова. Он подмигнул Петру Кожанову, и тот тоже заулыбался.

Командир вручает знамя Владимиру Петрову. И гот в сопровождении своих ведомых становится на правый фланг эскадрильи. Я вижу, как блестят его глаза - вот-вот заплачет. Но нет - берет себя в руки. Может быть, в эту минуту он вспомнил свою Малую Вишеру, где погибли от рук фашистов его родители, а невеста опозорена и угнана в рабство.

- Полк, напра-во! Торжественным маршем, шагом марш!

Третья эскадрилья с поднятым гвардейским знаменем во главе полкового строя проходит мимо членов Военного совета.

Звучит громкое приветствие:

- Да здравствует воздушная гвардия!

...Вскоре члены Военного совета уехали, а радостные и возбужденные гвардейцы долго еще не расходились. Ко мне подошел Александр Агуреев, крепко пожал руку, поздравил с победами и грустно произнес:

- Прости меня, Василий Федорович. Глубоко и непоправимо ошибся. Глупость сделал, когда ушел из эскадрильи. Не понял ни черта. Прошу, не обижайся, считай меня по-прежнему боевым другом на земле и в воздухе.

У меня запершило в горле, только и смог сказать в ответ:

- Спасибо за откровенность. Я обиды не держу...

Кончился торжественный день. Завтра опять в бой.

ПЯТЬДЕСЯТ ЧЕТЫРЕ - ДВА

В бураны и метели по черным от пороха полям упорно продвигались войска 54-й армии, сбивая артиллерийские заслоны.

На участке Погостье - Венягалово противник, огрызаясь, бросал в бои все новые силы. В середине марта несколько крупных фашистских подразделений прорвались по Соколиному болоту и захватили в тылу наших войск лесной массив, левее Малуксы, который мы, летчики, называли "дамским сердцем" за его конфигурацию.

Под угрозой оказался фланг нашей пехотной дивизии, дравшейся на Малуксинском направлении, и наш четвертый гвардейский получил задачу на разведку и штурмовку скоплений войск в этом лесу.

Еще до рассвета, не зная о предстоящей задаче, мы с инженером эскадрильи Михаилом Бороздиным поехали на автостартере в ПАРМ осмотреть и принять вышедший из ремонта И-16, подобранный техниками эскадрильи в торосах на озере, недалеко от ледовой дороги.

Возвращаясь обратно, я увидел в рассветной дымке две фигуры, маячившие у крыльца гарнизонной столовой. Остановил машину и, открыв дверцу, громко крикнул:

- Эй, кто там? Если на аэродром - валяйте в кузов!

- Одну минутку, Василий... - ответил мне знакомый голос Алексея Лазукина.

- Это ты?! Никак чуть свет прибежал навестить Шурочку? Или всю ночь виражил вокруг столовой?

Я подошел к летчику и девушке. Шурочка выглядела грустной. Большой теплый платок наполовину закрывал ее лицо, блестели заплаканные глаза.

- Что случилось? - спросил я.

- Да вот, - запричитала она, - уже в четвертый раз посылают в Ленинград везти продукты в детский садик, а это для меня мука смертельная. Не могу я гудеть на несчастных...

Я подавил вздох, понимая состояние девушки. Дело в том, что личный состав гарнизона урывал продукты от своего и без того скудного пайка и посылал в детский садик, чтобы поддержать триста маленьких ленинградцев. В благодарность за эти крохи детишки слали нам своя рисунки и трогательные письма, которые даже у нас, мужчин, выжимали слезы. Что уж говорить о Шуре!

- Насмотрюсь на них, да так наревусь, что потом несколько дней сердце болит.

- Шурочка, - пошутил я, стараясь утешить девчонку, - а может, тебе просто не хочется расставаться с Алексеем? Признайся уж, тогда и попрошу командира авиатехнической базы, чтобы послал Клаву. У нее любовь с Виктором Голубевым только начинается, а ваша давно, еще с Ханко, в паре летает.

Шурочка посмотрела на меня пристально и сказала:

- Ей тоже с Виктором не хочется расставаться. Не в этом дело... Но если можно, пусть в этот раз пошлют кого-нибудь другого. А если Клава поедет, то я эти дни сама буду кормить вашу эскадрилью.

- Ладно, Шурочка, да будет так!

Знали бы они, что это последнее в их жизни свидание...

Первым на разведку войск противника в "дамском сердце" вылетел я со своим ведомым, вторая пара - Владимир Петров с Ефимом Дмитриевым.

Полчаса, меняя курсы, летаем над лесным массивом, постепенно снижаясь. Вот уже высота сто пятьдесят, но в густом ельнике ничего не видно, лишь на снегу просматриваются занесенные метелью следы гусениц, повозок, лыж. Странно, если противник здесь, то почему не ведет огня? А может быть, в этом лесу никакого врага нет? Или он почему-либо не желает себя выдавать?

Так никого и не обнаружив, вернулись с задания, и я доложил, что противника даже с малой высоты не нашел. Зенитного обстрела тоже не было.

Тогда командир полка приказал быстро подготовить восемь самолетов с РС-82 и нанести удар по западной опушке леса:

- Неважно, увидят там летчики что-либо или нет. О результатах удара доложить по радио. Таков приказ генерала Федюнинского. Штурмовать лесной массив, гюка противник не обнаружит себя. Это-главная задача дня...

Во втором вылете - без Петрова - я подвел группу к западной части "дамского сердца" на высоте 870 метров (на высотах 700, 800, 900 и 1000 метров я не летал - равные цифры высоты облегчали стрельбу фашистским зенитчикам). В первой атаке "прощупывания" леса каждый выпустил по одному снаряду и дал по одной очереди из пулеметов. Противник продолжал молчать: ни одного зенитного разрыва, ни трассы "эрликонов". Во второй атаке я дал команду применить остальные двадцать четыре снаряда залпом. Тут-то мы наконец "разбудили" зверя.

Шквал огня со всех сторон обрушился на самолеты.

Казалось, зенитками был забит весь лесной массив. Набрав в

стороне высоту, я сообщил на КП полка и на пункт наведения о результатах разведки боем и пошел в третью атаку. Мы выполнили ее с пикирования под крутым углом 60 градусов и прочесали пулеметным огнем зенитные точки. Уже на обратном пути мне встретилась шестерка И-16, которую вел Алексей Лазукин.

- Леша, - предупредил я его, - учти, сильный зенитный огонь. Особенно в западной части леса. Атакуй с пикирования.

- Понял, спасибо, - ответил Лазукин.

Его шестерку противник встретил разноцветными трассами спаренных "эрликонов", пулеметных установок и серыми шапками зенитных разрывов. Немцы поняли, что они обнаружены, и теперь оборонялись всеми средствами противовоздушной обороны.

Потом мне рассказывали о том, как протекала штурмовка.

Тяжелые пушечные "ишачки" били залпами. Один заход, второй... Алексей завел шестерку на третью атаку, вошел в пикирование, тут его и настиг вражеский снаряд. Я уже знал, как это бывает: перед глазами вспышка и разом - глубокая тишина. Алексей пришел в сознание в момент, когда его истребитель терял последние метры высоты. Его правая рука безжизненно висела, он перехватил управление левой рукой, потянул на себя. Самолет поднял тупой нос и с набором высоты пошел над лесом. И опять на какие-то секунды в глазах потемнело, перед приборной доской поплыли разноцветные круги, во рту стало солоно. Надо держаться, надо побороть слабость - иначе все, гибель.

Алексей собрал последние силы и левой рукой повел своего израненного "ишачка" к аэродрому. Спасешь машину-и сам спасешься. Увидишь опять Шурочку, друзей.

Истребитель летел в окружении боевых товарищей. Но силы покидали летчика. Он торопливо взглянул вперед, на землю, и увидел: лес, поле аэродрома, деревня, огибавшая его с северо-запада, и большой холм, покрытый снегом, были подернуты какой-то подвижной оранжевой пеленой, местами принимавшей красную окраску.

Шасси левой рукой не выпустить, да и сил больше нет. Алексей убрал газ, с трудом дотянулся до магнето, выключил мотор, подобрал ручку. Самолет; подняв снежный вихрь, прополз метров шестьдесят по снегу и остановился посреди летного поля. От стоянок к самолету бежали люди.

- Что с тобой, Леша? - расстегивая привязные ремни илямки парашюта, спросил Кузнецов и, запнувшись, покачал головой. - Да ты, родной, кажется, здорово того... Сейчас мы тебя осторожно...

Лазукин, смертельно бледный, что-то прошептал. Окружающие едва разобрали:

- Товарищ командир, группа задание выполнила, но вот... сволочи... в кабину...

Кровь пошла изо рта, Алексей потерял сознание. Подъехала санитарная машина. Врач наскоро перевязал его. Раны оказались тяжелыми. Правая рука перебита, осколки глубоко врезались в грудь н правый бок. Алексея увезли в деревню, в санитарную часть, а мы, летчики, как только самолеты были готовы, опять и опять двумя группами по восемь - десять машин поднимались в воздух на штурмовку лесного массива. Фашисты там казались крысами, забежавшими в ловушку.

К вечеру наши части полностью окружили "дамское сердце", а мы, уже в сумерках, шестеркой, собранной из всех эскадрилий, нанесли последний удар по центральной части леса.

Когда на высоте 1250 метров я подвел истребителей к цели, зенитчики врага молчали. Мы, как на полигоне, сделали два захода по горящему лесу. Позже пункт наведения благодарил нас по радио за хорошую, точную работу.

Поздно вечером мы с Анатолием Кузнецовым пришли в санитарную часть. Там уже собралось много друзей Лазукина. У изголовья сидела Шурочка. Алексей был в сознании, но дышал с трудом, струйка крови запеклась в углу рта. Врач посмотрел на нас и показал знаком, чтобы мы молчали. Алексей вдруг начал часто моргать глазами, силясь что-то сказать. Пальцами левой руки, лежавшей на его перевязанной груди, он манил нас - просил приблизиться.

Мы сели рядом с топчаном, на котором он лежал.

- Лета, - сказал Кузнецов, - немец в лесу разгромлен. Командующий армией передал по радио благодарность летчикам. Ты давай... Поправляйся, а мы пока повоюем и за тебя.

Глаза Алексея повлажнели, он заговорил чуть слышно, задыхаясь:

- Я все ждал, когда вы придете, спасибо... Толя, возьми мой самолет, отомсти за меня. Я уже, наверное...

Голос его сорвался, по телу прошла дрожь. Алексей покинул нас навсегда.

Утром 17 марта на бортах самолетов 2-й эскадрильи белой краской были написаны слова: "Отомстим за Алексея Лазукина".

Весь день шли тяжелые воздушные бои на участке прорыва 54-й армии. Противник усилил истребительное прикрытие своих войск и сопровождение бомбардировщиков. В полку своевременно были приняты меры, решено не распылять силы, а действовать двумя группами по восемь-десять самолетов,

составленных из всех эскадрилий. В каждом вылете мы усилили верхний эшелон группы. Это принесло неплохие результаты. В течение дня мы шесть раз вступали в бой, сбили четырнадцать самолетов врага, не имея потерь,

На построении, давая указания летчикам, я ощутил на себе пристальный и какой-то непривычно жесткий взгляд Петрова. Казалось, истомленное, обострившееся лицо его состоит из одних глаз, - в них горела решимость. Понимал ли он, почему его не шлют на задание? Может быть...

Как бы там ни было, отпустив летчиков, я позвонил начальнику штаба и объяснил положение с Петровым.

- Понимаете, Петр Львович, человек морально надломлен. Вы просили вчера выделить двух человек на связной У-2 в Новую Ладогу. Вот его и пошлю, пусть немного расслабится, на боевом ему сейчас нельзя, погибнет, и это будет на нашей совести... А вечером что-нибудь придумаем.

- Не возражаю, - после небольшой паузы ответил начальник штаба. Только вот что комполка скажет, когда узнает, что мы на перевозку почты поставили такого бойца?

- А вы по старой дружбе растолкуйте ему, что к чему, и скажите, что с петровским звеном весь день будет летать комэск. Ну, а если он сам вдруг захочет подняться, с удовольствием уступлю ему место. Редко же летает...

Ройтберг громко засмеялся, видимо, командира на КП не было, и тут же пообещал, что постарается это дело устроить.

- А на командира ты не греши. Это все-таки не Охтень. У него на земле куча дел, из эскадрилий не вылезает, и не дядя же планирует всю боевую. Таких людей беречь надо.

- Ясно.

- Будь здоров.

Мартовские сумерки наступают медленно. Сильный ветер рвет полотнище гвардейского знамени, медленно покачиваются штыки идущих в строю краснофлотцев. Мороз крепчает, в темнеющем небе загораются звезды. Полк колоннами поэскадрильно взбирается на холм. Летчики, сменяя друг друга, несут гроб, обитый красным бархатом, в котором как будто спит между боевыми вылетами один из честнейших и храбрейших советских воинов-авиаторов Алексей Лазукин.

Гроб установлен на вершине холма. Боевые друзья и товарищи стоят вокруг-молчаливые, строгие.

Гвардейцы клянутся у могилы друга выполнить до конца свой долг перед ленинградцами, перед воинами фронта и флота. С высокого холма они видят вдали скованное льдом Ладожское озеро, по которому тянутся сотни, машин с затемненными

фарами. Хлеб, горючее, боеприпасы - все это, не жалея сил и жизни, охраняют и прикрывают с неба летчики 4-го гвардейского полка.

Троекратный ружейный залп грохочет над холмом, отдаваясь эхом. Оно летит к притихшей деревне, к опушке леса, где стоят невидимые, готовые к бою истребители, и дальше к линии фронта, к голодающим и непокоренным ленинградцам.

Но вот вдали над Кобоной крупными светлячками вспыхивает масса зенитных разрывов, по мглистому небу скользят, как мечи, лучи наших прожекторов, отыскивая воздушного врага. Нет, фашистские стервятники, не прорветесь к дороге, и хлеб скоро придет в осажденный город.

Война часто вырывает из жизни друзей, и там, где дух воинов крепок, где мысли и чувства нацелены на одно - победить врага, - там смерть не обескрыливает. Так было и в день, когда клятва на могиле Алексея Лазукина вошла в сердца и души не только его друзей, но и недавно прибывших в полк молодых пилотов. А прибывали они регулярно. Машина войны работала хотя и не всегда ритмично, зато с хорошей отдачей.

Вечером, после похорон Лазукина, я вызвал к себе Володю Петрова. С комиссаром мы условились предоставить ему недельный отдых в санитарной части бригады, расположенной недалеко от Новой Ладоги в живописном месте на озерце, окруженном лесами, - там долечивались наши летчики, иных отправляли для короткой передышки.

Петров, едва переступив порог землянки, выпалил, отнимая руку от виска:

- Старший лейтенант Петров по вызову явился! Опять газеты возить?

Не сдержался все-таки. Но я сделал вид, что не заметил нарушения устава, - состояние Володи можно было понять.

- Нет. Только одно письмо. От меня - родителям и жене. Она ребенка ждет.

Только сейчас понял, что допустил бестактность. Наверное, не следовало упоминать о жене человеку, потерявшему невесту. Но меня и самого вдруг взорвал его вызывающе-обиженный вид.

- Между прочим, - сказал я, - я ее из Ленинграда вывез полумертвой, считай, мне повезло. У Цоколаева и Толи Кузнецова тоже жены с тяжелой дистрофией, а у них грудные дети. Как еще обернется? Может, на всю жизнь инвалиды! Детишки! Понял?

Он молчал, вобрав в плечи свою русую с упрямым вихром голову.

- Ну, вот, - продолжал я. - Тебе, конечно, еще тяжелей. Что делать? Самоубийством кончать? А? Тараном! Баш на баш?

Отомстил и квиты? Разве это месть? Если все так мстить станут, через месяц воевать будет некому. Не-ет, дудки, ты мсти каждый день, да так, чтобы самому в живых остаться и завтра еще добавить, а послезавтра втрое сильней и до тех пор, пока мы его, гада, не прикончим, ясно? Вот так!

- А для этого надо сил набраться. Взять себя в руки, - вставил Кожанов. - И не распускаться. Поедешь на неделю, отдохнешь, голову проветришь, и снова в бой.

- Где они живут, - чуть слышно спросил Петров, не поднимая головы, родители ваши?

- Неподалеку от профилактория. Там все написано на конверте. Считай, что с сегодняшнего дня они и твои родители... Это уже внутри, в письме. Они прочтут и поймут. А мы, значит, с парторгом старшие твои братья. Если ты не против...

Он вдруг рухнул на табурет и, прижав к лицу побелевшие в костяшках пальцы, глухо, беззвучно заплакал.

Я подал ему воды, подождал, пока успокоится, и вручил письмо.

Он крепкими ладонями утер щеки, спросил:

- Может, не надо неделю? Дня два хватит?

- Посмотрим, если туго будет, пришлем за тобой.

Мы, командиры эскадрилий, с особой силой чувствовали стремление летчиков попасть в боевой расчет на выполнение любого задания. И, желая всей душой, чтобы крылья каждого пилота крепли, чтобы в каждом воздушном бою или штурмовом ударе победа достигалась с наименьшими потерями, мы буквально выкладывались. Опыт воздушных боев показал: чем чаще летчик летает на боевые задания, а в промежутках между схватками тренирует себя, тем дольше и лучше воюет.

Понимая это ставшее теперь законом войны положение, штаб авиации флота старался пополнить авиачасти боевыми и учебно-боевыми самолетами И-16, а в полку и эскадрильях принимались все меры, чтобы скорее восстанавливать поврежденные в боях самолеты.

И все же нехватка самолетов ощущалась все острее. Но русский человек находчив! Во всяком случае в нашем полку это было доказано на деле. Узнав, что в районе Ладожского озера и у самой линии фронта валялось несколько подбитых "ишачков", а на трясинном болоте все еще лежал самолет, на котором погиб наш летчик Бугов, комэски попросили разрешения у командира полка создать две аварийно-эвакуационные группы и поставить во главе их инженеров Бороздина и Метальникова. Им надлежало поднять брошенные самолеты и доставить в ПАРМ для восстановления.

На все ушло две недели.

Помню, когда Бороздин со своей группой однажды к исходу дня привез с линии фронта второй самолет 24-й серии, я едва узнал своего инженера: обросшее, прихваченное морозом исхудавшее лицо.

- Что с тобой, Михаил? Заболел? - спросил я его.

- Нет, товарищ командир, просто устал. Двое суток без сна, да и с едой, сами знаете... Да, там неподалеку нашли еще один самолет, совсем исправный. Отдохнем малость и его приволокем.

Перед ужином он рассказал нам с комиссаром Кожановым, каких неимоверных трудов стоило им вытащить из болота самолет: трясина, да еще местами бьют ключи. Никаким транспортом не подъедешь к лежащему на фюзеляже самолету.

- Представляете, - горячился Михаил, словно заново переживая происходившее. - Едва добрались на лыжах, да еще двое санок с инструментом за собой тащили. Надо ж было исправить и подогреть мотор...

Я-то знал, чего стоит поставить самолет на шасси, потом отбуксировать к дороге, где находилась грузовая машина. И все это без подъемных средств: их на место не доставить. Но и тут смекалка помогла: сообразительные технари вручную поставили самолет на "нос", выпустили шасси - лыжи и лишь после этого принялись чинить...

- Когда самолет "живописно" встал вверх хвостом, - продолжал рассказывать Бороздин, - над ним на высоте полусотни метров пролетела пара "мессеров", Тут же вернулась, сделав над растерявшейся командой два круга, но обстреливать почему-то не стала. Видимо, так и не поняли, что там происходит посреди открытого болота.

Визит "мессеров" подстегнул техников. Они быстро поставили самолет на шасси, сняли винт и, двумя кувалдами выправив загнутые лопасти, поставили обратно, а уж потом запустили мотор.

Бороздин, поскольку летчика не было, решил сам отрулить самолет к стоянке машины.

Пять человек бежали впереди самолета, который глубоко проваливался в снег, и протаптывали борозды, остальные поддерживали И-16 за стабилизатор и плоскости, чтобы он опять не встал на нос. Через три километра кончилось горючее и мотор заглох. Техник Буслаев подался в ближайшую воинскую часть просить тягач. Командир части решил: уж помогать, так помогать, и выделил гусеничный трактор.

"Ну, теперь у нас пойдет как по маслу..."-подумал Бороздин.

Рано радовался. Трактор вдруг забуксовал, гусеницы все

глубже погружались в снеговую, затем в болотную жижу, и через пять минут трактор скрылся в трясине. Тракторист, пожилой бывалый солдат, выскочив из кабины, посмотрел на затонувший ЧТЗ, плюнул и, махнув рукой, сказал:

- Не первый и не последний... В этих болотах столько их утонуло!.. Тащите, ребята, свой самолет на руках, а я помогу малость...

Надрываясь, более пяти часов тянули люди И-18 через километровый участок болота.

Около дороги сняли плоскости, закрепили хвост самолета в кузове автомашины и на третьи сутки привез" ли на аэродром.

Не легче досталось и команде Метальникоаа. Она сняла два самолета со льда Ладоги, преодолев с огромными усилиями несколько километров торосистого пути.

Это было большое подспорье. Ведь каждый дополнительный самолет позволял трем-четырем летчикам хотя бы по одному разу слетать на боевое задание. Я замечал: чем меньше оставалось у нас самолетов, тем нетерпимей относились гвардейцы к упущениям своих товарищей. Особенно отрадно было видеть активность молодых летчиков. Был случай, когда то ли от чрезмерной усталости, то ли по иной причине механик 2-й АЭ Журавков, готовя самолет к вылету, забыл законтрить кран маслоотстойника. В воздухе от вибрации кран отвернулся, масло вытекло, и летчику Орлову пришлось садиться на вынужденную. В другой раз оружейник 1-й АЭ Гладкий плохо закрепил щиток синхронного пулемета. В воздухе щиток оторвался, пробил козырек кабины самолета и повредил глаз летчику.

Эти два ЧП вызвали прямо-таки яростную критику во всех звеньях полка: командных, партийных и комсомольских. Летчики жестко потребовали от специалистов соблюдать неписаный закон, а именно: в авиации мелочей нет! За каждый винтик, за каждый краник летчики платят жизнью или кровью. Техники за допущенные промахи отныне несут строжайшую ответственность.

К концу марта бои на земле и в воздухе усилились, численный перевес противника давал себя знать, и это требовало от нас, комэсков, поддержать боевой настрой в эскадрильях и не упускать инициативы, совершенствовать тактику, разнообразить способы действий групп.

Поэтому немало времени, особенно по вечерам, отводили мы теоретической подготовке.

На занятия аккуратно являлся наш новый летчик - сержант Василий Захаров. По документам ему было восемнадцать лет, но в действительности, как я предполагал и как выяснилось потом, произошла ошибка - ему не было еще и семнадцати. Ростом он не

вышел - сантиметров сто пятьдесят, не больше. Светлолицый, с белесыми, словно выгоревшими бровями и задумчивым взглядом голубых глаз.

Я с беспокойством думал о юном пилоте: как он осилит строгий в пилотаже И-16, на котором опытные и сильные от природы летчики нередко допускают роковые ошибки. И вот, к моему удивлению, этот мальчик в мешковато висевшем кожаном реглане обратился ко мне с весьма дерзкой, как показалось мне тогда, просьбой:

- Товарищ командир! Прошу вас взять меня своим ведомым. - И торопливо, страшась отказа, стал убеждать: - Не беспокойтесь, я хоть и маловат ростом, но летать на И-16 умею. Посмотрите мою летную книжку из авиашколы, в ней одни пятерки!

Сидевший у стола комиссар эскадрильи Петр Кожанов невольно рассмеялся и, упреждая меня, спросил:

- Самонадеянности у вас хоть отбавляй, товарищ сержант. Вы же еще не летали на боевые задания, многого не понимаете и сразу с такой претензией! С чего бы это?

- Понимаю, товарищ комиссар, - смутившись, ответил Захаров и, чуть помедлив, попросил: - Если не хотите взять меня ведомым, то я готов летать один...

Мы с Кожановым переглянулись. Со слов командира звена Цыганова я знал, что техника пилотирования у сержанта хорошая, но малый рост затрудняет управление самолетом. Даже с моторным чехлом под сиденьем ноги его с трудом достают до педалей, поэтому Захарова используют в штабе, не разрешая летать.

Я понимал, Захаров, как все молодые сержанты, рвется в бой. Прямо отказать ему не хватило духу, и я пообещал, что завтра в промежутках между боевыми вылетами сделаю с ним ознакомительный полет на УТИ-4. Полетаем в паре, а потом уже решу окончательно.

- Хорошо, - покорно кивнул сержант.

Контрольный полет на УТИ-4 сержант выполнил отлично, хотя рост действительно сильно мешал ему. Для того чтобы проверить его летные способности на боевом самолете, нужно было в первую очередь сделать в кабине своеобразную подготовку. По моему заданию инженер эскадрильи поднял на одном И-16 сиденье и удлинил педали ножного управления.

На следующий день Захаров на "подогнанном" И-16 сделал полет над аэродромом. После чего я вылетел с ним на учебный воздушный бой. Больших перегрузок и замысловатых фигур в первом "бою" не делал, и сержант дважды уверенно заходил в хвост моего самолета для атаки. Для начала - хорошо. К концу

дня удалось слетать еще раз. Я решил проверить главное для молодого летчика - умение держаться за ведущим. На большой скорости выполнил несколько фигур в вертикальной и горизонтальной плоскостях, Захаров держался уверенно. Дал два резких разворота со снижением, ведущего не потерял молодец, быстро занял свое место! Видимо, пятерки в его летной книжке были не случайными. Если умело ввести в боевой строй - получится неплохой боец...

Вечером, подводя итоги дня, я сообщил летчикам, что моим ведомым будет сержант Василий Захаров.

Весть об этом эксперименте разнеслась по всему полку. Ее восприняли по-разному. Многие говорили мне прямо: "Ты допускаешь большую ошибку, доверяешь прикрытие ведущего эскадрильи зеленому, совершенно неопытному пилоту".

- Ничего, - отвечал я. - Обстреляется, и зелень сойдет. Важно другое: хороший пример для молодежи полка.

В эти дни наши войска с трудом, но все же "прогрызли" брешь в обороне врага на участке Погостье - Кириши и углубились в его расположение. Но для выхода на оперативный простор сил не хватило. Пришлось перейти к жесткой обороне.

Появилась у нас, авиаторов, возможность подвести некоторые итоги этого, до предела напряженного боевого периода. И вот что выявилось. С 12 марта до 13 апреля 1942 года полк в воздушных боях сбил пятьдесят четыре фашистских самолета, потеряв при этом только два. Авиация флота могла похвастаться таким результатом. Полк показал хорошую выучку, умение применять гибкую тактику на самолетах устаревших конструкций.

Характерно, что из пятидесяти четырех сбитых фашистов - двадцать семь были истребители: двадцать пять Ме-109 и два Хе-113.

Что же помогло нам достигнуть такого успеха? Прежде всего решительное обновление руководящего состава эскадрилий - главной боевой единицы полка; совершенствование боевой и тактической подготовки всего летного состава, независимо от имевшегося опыта, звания и военного стажа; создание пунктов управления самолетами с земли по радио и применение радиолокации; высококачественная подготовка самолетов и их вооружения; и, наконец, полный отказ от оборонительных боев.

Теперь задача одна - удержать достигнутое.

ВСТРЕЧА С ПЕСНЕЙ

Апрель 1942 года на Ладоге. Буйствовали вовсю морозы; метели, снеговые заряды приносили много хлопот тем, кто был связан с Дорогой жизни, с перевалочными базами на восточном и западном берегах Ладожского озера. Плохая погода сказывалась

не только на боевой деятельности вражеской авиации, но и нам досаждала. Летчиков, хорошо подготовленных к полетам в сложных метеоусловиях, было не так уж много, и на выполнение боевых заданий приходилось посылать маленькие группы наиболее опытных летчиков.

В один из апрельских дней комиссар Хахилев позвонил в политотдел бригады и попросил ускорить в авиамастерской капитальный ремонт трех самолетов И-16.

Начальник политотдела ответил:

- Самолетов не будет, их передали в другой полк, а вот артистов пришлем.

Хахилев промолчал, расценив ответ, как шутку.

- Ты что, комиссар, отказываешься от хорошего отдыха? - продолжал начальник политотдела.

- Нет, - ответил Хахилев, - но лучше бы и то и другое.

- Увы! Получишь только десерт...

И вот самодельный автофургон с артистами в середине дня появился на аэродроме. Был как раз обед, и артистов пригласили в столовую. В этот момент со стороны озера выскочила восьмерка "ишачков". Они сделали крутую горку и дали залп из пушек и пулеметов.

- Кто это? - тревожно спросила, округлив глаза, молоденькая артистка своего соседа.

- Видимо, начинается воздушный бой, - на полном серьезе пояснил ей сосед, сам бледный как мел.

- Нет, это, к сожалению, салют погибшему другу, похороненному на вершине холма, - успокоили мы гостей.

Что-то у нас отпала охота веселиться. И все-таки, не желая обидеть артистов, мы дружно аплодировали чтецам и исполнителям песен, и особенно Клавдии Шульженко, на этот раз с необычным задором исполнившей свой "Синий платочек" в новом варианте.

Второй концерт в тот памятный вечер закончился поздно. Шульженко со своим музыкальным ансамблем выступала в помещении гарнизонной столовой лучшем нашем здании. Помню ее проникновенные слова, сказанные на прощанье:

- Спасибо вам, боевые неутомимые друзья, за теплоту и внимание, с какими вы нас приняли. Хотелось бы, чтобы в знак нашей теплой встречи вы каждый день сбивали над Дорогой жизни вражеские самолеты, чтобы не только мы, а и другие артисты приезжали к вам почаще.

Комиссар полка Хахилев шепнул мне:

- Вася, скажи слово. Поблагодари их.

Честно говоря, я плохой оратор, но тут, сам не знаю, откуда

взялись слова:

- Ваш "Синий платочек", Клавдия Ивановна, мы будем всегда ощущать у себя на груди, и он будет защищать нас от пуль и снарядов. Первый "юнкере" или "мессер" мы собьем в честь вашего прекрасного артистического коллектива. И если вы, Клавдия Ивановна, о чем мы вас очень просим, сегодня не уедете, завтра мы свое обещание постараемся выполнить.

Глаза Клавдии Ивановны повлажнели.

- Спасибо за дорогие сердцу слова, - сказала она. - Хотелось бы остаться, да нас ждут в других частях. Еще раз спасибо...

Ужин прошел тепло, сердечно. Скромный стол был усилен, разумеется, за счет завтрашнего дня. Заведующий столовой умудрился даже поднести всем по две наркомовские нормы. Уже в полночь авиаторы проводили артистов, и видавший виды фургон двинулся в обратный стокилометровый путь до Новой Ладоги.

Утро началось сильным снегопадом. Метеоролог категорически заверил, что летной погоды не будет в течение всего дня, и мы, оставив по одному звену в готовности ь 2, занялись учебой, которая теперь воспринималась всем личным составом как должное, необходимое.

Во время обеда Петр Кожанов не то шутя, не то всерьез сказал:

- Слышь, Вася, а ты вчера крепко загнул Клавдии Ивановне, а? Хорошо, что она уехала, а то бы пришлось тебе краснеть за свой треп...

- Треп? - обиделся я. - Ну, уж нет... Погода будет. Я получше твоего "ветродуя" знаю. Вырос здесь и налетался - во! Ладожская погода изменчива как... В общем, к вечеру снегопад утихнет, облачность поднимется. Тут уж фрицам не усидеть, их погонят силой бомбить трассу. Они-то хорошо понимают, что именно в непогоду легче всего перевозить грузы и эвакуировать людей.

Хотя я и говорил уверенно, на душе кошки скребли. И вообще, зачем было выхваляться перед артисткой? Глупая рисовка. Гусарство, черт побери!

На мое счастье, к 16 часам погода стала улучшаться. Снегопад прекратился, облака ушли ввысь метров на тысячу с лишком. Настроение мое тоже поднялось. Не замедлила поступить и команда с КП полка: привести в готовность к немедленному вылету по одному звену из 1-й и 3-й эскадрилий. Дежурное звено возглавил я, моим ведомым теперь уверенно летал Василек, как я стал звать "повзрослевшего" за две недели Васю Захарова. Вторая пара Петр Кожанов и старший сержант Виктор Голубев.

Ну, что же, теперь дело за фашистами и нашим расчетом на радиолокационной станции "Редут".

"Если нас своевременно поднимут навстречу "юнкерсам", то в такую погоду преимущество будет на нашей стороне", - думал я, сидя в кабине своего "ишачка" с 33-м номером на борту и прикидывая различные варианты предполагаемого боя.

Монотонно гудят агрегаты радиолокационной станции "Редут-59". Ее начальник лейтенант Слепцов внимательно следит за работой расчета, в котором двадцать пять юношей и пятнадцать девушек. Я видел их не раз и сейчас представляю у пульта худенького оператора Валю Сараеву. На ее голове шлем с наушниками, возле губ - микрофон. Она сосредоточенно следит за овальным матовым экраном. Длинная стрелка равномерно вертится по окружности, отсчитывая градусы. На десятки, сотни километров от острова Зеленец, где стоит станция, сквозь темноту и непогоду смотрит всевидящий глаз локатора. Но что локатор без глаз Вали? Они напряжены до боли. Вот на экране, над зеленой линией, появляется острый вертикальный пик, рядом второй, третий, четвертый... Они пульсируют, постепенно темнея в середине. Это "отметка". Это цель. Она поймана. Руки Вали на рукоятках приборов, готовые следовать за движением врага.

- Вижу цель, - сообщает Сараева в микрофон на командный пункт ПВО ледовой трассы и 4-го ГИАП. - Азимут двести пять градусов, расстояние сто километров, высота две тысячи пятьсот метров. Пять групп самолетов.

Валя опытный оператор, она - мастер и умеет по. величине и конфигурации импульсов определять типы самолетов, уверенно предупреждает, кто приближается к объекту. Через каждые две-три минуты она дает дальность до самолетов противника, их скорость и курс.

Сигнал о появлении противника принят на КП поляка и на пункте наведения в Кобоне. И вот уже две красные ракеты взвились у подножья холма - сигнал на взлет дежурным звеньям. По сердцу моему - волнующий жар. После взлета слышу по радио знакомый голос начальника штаба полка:

- Тридцать третий, от Шлиссельбурга на Лаврове за облаками идет пять групп Ю-88. "Пятый" идет за вами, объединяйтесь с ним и действуйте. Вы старший. Поняли?

- Вас понял, - ответил я. Но, подлетая к Лаврову под нижней кромкой облаков на высоте 1250 метров, принял другое решение.

Пятому звену 1-й эскадрильи приказал находиться над центром Лаврова, а со своим звеном вышел на шесть-восемь километров юго-западнее.

По моему предположению, где-то здесь противник должен

пробить облака и, заняв боевой порядок, лечь на курс для бомбометания с горизонтального полета. Истребители наверняка вынырнут немного дальше или правее своих бомбардировщиков, чтобы отсечь нас. Тактику врага мы хорошо изучили, и вот сегодня, когда противник вынужден бомбить объект, выйдя под облака на высоте чуть больше тысячи метров, он, конечно, будет наносить удар шестерками в колонне звеньев. Ю-88 и Хе-111 уже не раз применяли такой боевой порядок, он позволял им с меньшими потерями преодолевать зенитный огонь, поддерживать взаимодействие при отражении наших атак и сбрасывать бомбы по команде ведущего.

Мы встали в мелкий вираж и принялись выжидать "юнкерсов". Однако вместо бомбардировщиков левее нас под облака выскочили одна за другой три пары Ме-109Ф. Так, ясно - они хотят сковать нас боем и оттянуть в сторону. Тоже известные фокусы.

"Мессеры" начали рыскать под облаками, лихорадочно пытаясь обнаружить нас, но я прижал звено к нижней кромке облаков, так что нас едва было видно, и выбирал удобный момент для атаки. Вдруг прямо по курсу в двухстах метрах из облаков вывалилась еще одна пара Ме-109Ф. Более удобного случая не дождаться, и я, пока ведущий не сориентировался, прицелясь, дал длинную очередь изо всех пулеметов. Вторую давать не пришлось. "Мессер" перевернулся через правое крыло и отвесно, с дымом и огнем, врезался в лед.

Его ведомый шарахнулся в сторону и мигом ушел в облака. Он, наверное, успел сообщить по радио, что атакован большой группой истребителей. Но остальные шесть Ме-109, не вступая в бой, почему-то скрылись южнее острова Зеленец. "Юнкерсов" долго ждать не пришлось. Через три минуты рядом с нашим звеном появились из облаков три Ю-88. Не давая им опомниться, мы с двух сторон пошли в атаку. Моей паре удалось сбить один бомбардировщик. Два других, сбросив бомбы на лед, ушли в облака.

Теперь "юнкерсы" стали вываливаться из облаков звено за звеном. Во что бы то ни стало - не дать им построиться в боевой порядок для бомбометания. И это нам пока удавалось. Используя хорошую маневренность И-16, мы непрерывно атаковали противника на встречно-пересекающихся курсах. Но их становилось все больше. И тут опять появились четыре пары Ме-109. Положение наше усложнилось, теперь бы только не прозевать атаки "мессеров".

Но вот два звена Ю-88, отколовшись от группы, плотным строем пошли в сторону Лаврова.

Я дал команду пятому от объекта не отходить, атаковать шестерку бомбардировщиков на встречном курсе. В это время пара Кожанова сбила еще один Ю-88. Охваченный пламенем, он беспорядочно падал.

Этот сбитый самолет внес почему-то полный разлад в действия врага. Видимо, потерян был командир всей группы. "Юнкерсы" начали сбрасывать бомбы и по одному, по два уходить в облака. "Мессеры", не имея возможности вести бой на вертикальном маневре, сделали несколько атак, не подходя к нам на близкое расстояние, и тоже ушли.

Шестерка Ю-88 также не смогла нанести удар по складам в Лаврове. Звено 1-й АЭ атаковало ее на боевом курсе, сбило ведущего второго звена, вынудив остальных сбросить бомбовый груз до цели и поспешно скрыться в спасительных облаках. Бой закончился нашей победой. Противник, потеряв три "юнкерса" и один Ме-109Ф, так и не смог выполнить боевого задания.

После посадки в четырех самолетах нашей группы техники насчитали семнадцать пулевых пробоин. На их заделку потратили не более двух часов.

Комиссар Хахилев, вместе с командиром полка принимавший мой доклад, тотчас позвонил в политотдел бригады.

- Поздравляю с замечательной победой! Ты что, опять будешь просить самолеты? - раздался в трубке усиленный мембраной голос начполита.

- Нет, прошу опять бригаду Шульженко. Клавдия Ивановна обещала после первой же нашей победы повторить концерт.

- Не знаю, сможет ли она. Артисты очень устали, от вас вернулись поздно, да еще днем дали два концерта. Не обещаю...

А на другой день утром знакомый нам фургон двинулся по разбитой дороге в путь, к нам в полк.

Прифронтовые дороги часто подвергались нападениям фашистских стервятников. Так случилось и в этот раз. Колонну машин, в составе которой медленно двигался фургон с артистами, обстреляли из пушек и пулеметов четыре "мессера". Артисты не пострадали, но ремонт потребовал более суток. Артисты притащились к нам холодные и голодные. Пообедали, отдохнули немного, и опять зазвучал "Синий платочек" Клавдии Ивановны. В этот вечер пели много и долго - все никак не могли расстаться. На прощание вместе сфотографировались, оставив друг другу память на многие годы.

БЕЛЫЕ НОЧИ

С каждым днем на спасительном льду все больше трещин.

24 апреля прошли последние автомашины. На сто пятьдесят вторые сутки Дорога жизни перестала существовать.

Прикрывать с воздуха стало нечего, но нам, летчикам, легче не стало. На восточном берегу в Кобоне и Лаврове в ожидания судов и кораблей Ладожской флотилии лежали скопившиеся грузы, а начало навигации задерживалось. Наши разведывательные полеты не радовали командование. Чистой воды на озере пока не было, весна приближалась медленно. И все-таки приближалась. Особенно это было заметно в Ленинграде. В середине апреля на расчищенных улицах возобновилось движение трамваев.

Трамвай идет!.. Какое это торжество, большая победа ленинградцев.

Но вот и начался ледоход. В этот день фашисты штурмовали "Невский пятачок", а также совершили массированные налеты на Ленинград и на корабли по дельте Невы.

Шесть суток, отрезанные ледоходом, прервавшим сообщение между берегами Невы, дрались насмерть защитники "пятачка" и погибли все до одного. Днем и ночью наши истребители помогали защитникам Ленинграда и кораблям флота отражать налеты с воздуха и наносить штурмовые удары по войскам противника. В этих боях мы потеряли прекрасного летчика Александра Ивановича Агуреева. Тяжело раненный, он пытался спасти самолет, но разбился при вынужденной посадке, не дотянув до аэродрома.

1 мая - солнечный теплый день. Видимо, природа преподнесла его нам как праздничный подарок. В эскадрильях между полетами прошли короткие митинги, на которых внимание воинов было нацелено на защиту огромных запасов продовольствия и боевых средств, приготовленных для ленинградцев на восточном берегу Ладоги. Включенные на полную громкость репродукторы передавали речь заместителя командующего Ленинградским фронтом генерал-майора Гусева. Он говорил:

- Войска Ленинградского фронта и моряки Балтийского флота отметили международный революционный праздник мощными артиллерийскими залпами, обрушив тысячи снарядов на головы фашистов. Только за март и апрель противник потерял убитыми и ранеными свыше пятидесяти восьми тысяч солдат и офицеров... Сбито двести сорок и подбито сорок восемь самолетов противника...

Мы взлетали, уходя на задание, и возвращались под аккомпанемент гремевшего радио.

- Идет весна, ломается лед, чернеет снег, светлеет день. Гудят вешние воды. Будут великие битвы... - несся над стоянками голос поэта Николая Тихонова.

Да, гвардейцы ждут и упорно готовятся к большим воздушным битвам в районе перевалочных баз Кобона - Лаврово и над кораблями в южной части Ладоги, которых стало теперь втрое-вчетверо больше, чем в начале войны.

А уходящая зима еще проявляла свой нрав: после теплых праздничных дней вновь похолодало. Но белые ночи уже были не за горами.

...И не пуская тьму ночную На золотые небеса, Одна заря сменить другую Спешит, дав ночи полчаса...

Эти полчаса для летчиков - продолжение напряженного боевого дня.

Впервые за свои двадцать девять лет я встречал любимые ленинградские белые ночи с чувством озабоченности и усталости.

Группы фашистской авиации днем и короткой светлой ночью рыскали над южной частью Ладожского озера, над портами, базами, вынюхивая дороги, ведущие к причалам. Враг следил за судами, на которых повезут тысячи тонн бесценных грузов в Ленинград, а обратно - эвакуированных ленинградцев.

Массированные удары врага, его активная разведка говорили о том, что 1-й воздушный флот Германии использует время белых ночей, чтобы сорвать снабжение Ленинграда перед новым своим наступлением, о подготовке которого поступали сведения из различных источников.

Полк старательно готовился к тяжелым боям на Ладоге, но май есть май... Пробуждается природа, и молодые сердца стучат в тревожном томлении.

Все чаще официантка Клава Волкова задерживается после ужина возле землянки, где живет Виктор Голубев. Он сильно похудел: кожа да кости. Только глаза на обожженном лице блестят теплотой и радостью.

В эту тихую лунную ночь я дежурил у самолета с надетым парашютом. Освещенные луной макушки могучих елей замерли в коротком сне. Мне тоже хочется хоть на несколько минут закрыть глаза, забыться. Устало присел на сложенные самолетные чехлы, закрыл лицо руками, и мысли тут же унесли меня к родному дому, к Сашеньке, которая и до войны не спала ночами, когда я летал. Не спит она, наверное, и сегодня, тревожится. Да, там, в Ладоге, захочешь, да не уснешь. Дом находится недалеко от волховских мостов, фашисты пытаются разбомбить их и днем и ночью.

Вблизи раздались чьи-то шаги. Затихли. Я поднял голову и увидел взволнованных старшего сержанта Голубева и Клаву.

На Клаве был ее лучший и единственный наряд: стираная гимнастерочка, надетая на белый свитер, да синяя юбка, едва

закрывавшая колени. Широкий морской ремень стягивал ее тонкую фигурку. Клава была выше Виктора и чуть заметно сутулилась, чтобы не показывать свое преимущество. Меня это всегда трогало...

Разными путями приходит к людям любовь. Почему-то сейчас, когда я глядел на них, подумалось: у этих все будет хорошо, слишком дорого далось счастье. Клава, еще совсем девчонкой, работала воспитательницей в одном из ленинградских детдомов, эвакуироваться вовремя не успела. Работала на оборонных объектах, рыла окопы, ставила ежи. В голоде, в холоде... Ее вывезли по Дороге жизни в тяжелом состоянии. Многие умерли на середине пути. Ее и еще пятерых девушек сняли с машины, но дорожный медпункт был переполнен и принять их не мог. Тогда дежурный врач связался с санчастью авиагарнизона, что базировался возле Кобоны, и попросил взять девушек, которым грозит неминуемая смерть... Клава в это время была уже без сознания.

Так, вторично родившись в санчасти, среди заботливых сестер и врачей, Клава осталась в гарнизоне и с радостью согласилась служить в нашей столовой, где вскоре и встретила парня с обожженным лицом.

Сперва она дичилась, ее пугали неумелые комплименты и шутки Виктора, он и правда бывал грубоват, потому что стеснялся, а в душе-то была нежность к пугливой, немного наивной девчонке.

Однажды он пригласил ее в кино, ленту крутили здесь же в столовой, взял крепко за руку и не отпускал;

- Вы должны пойти, должны, - других слов он сгоряча просто не нашел.

- Ничего я не должна! - вырвалась она, - Вы думаете, вам все можно?!

- Я думаю как раз наоборот, - произнес он тихо, - мне ничего нельзя, куда мне... Я же, дурак, жениться хотел. Простите... - И, махнув рукой, пошел к выходу.

Она догнала его и молча проводила до землянки.

Вот и все, что я знал со слов товарищей об их знакомстве.

И вот теперь они стояли передо мной с каким-то виноватым видом. Клава, потупясь, теребила подол гимнастерки.

- Что, голуби ночные, весна спать не дает? - спросил я шутливо.

- Если бы только спать... - ответил Виктор. - Я, товарищ командир, к вам с просьбой. Разрешите нам завтра сходить в соседнюю деревню расписаться в сельсовете. У Клавы будет ребенок. Сами понимаете ее положение, если со мной что

случится... - добавил Виктор совсем тихо.

- Ничего с тобой не случится! - ответил я деланно сердитым тоном. Если, конечно, Клава будет заботиться, будет беречь твои силы и для боя и для себя. Ну, а пока что освобождаю тебя на трое суток от полетов. Женитесь, да не забудьте пригласить на свадьбу! Командиру полка я сам доложу.

Виктор и Клава принялись в два голоса благодарить меня и пообещали беречь друг друга. Я пожал им руки и сказал:

- Положено в таких случаях благословлять. Вот я и благословляю. Идите через тяжелое военное поле, через всю жизнь счастливо, рука об руку.

Когда теперь, через много-много лет, я встречаю в Москве Клаву и Виктора, эти убеленные, сединой люди по-прежнему кажутся мне молодыми, как в ту белую ночь на Ладоге весной сорок второго.

Свадьба была более чем скромной, как все наши радости на войне.

На ужине новобрачным от имени молодежи эскадрильи давал напутствие наш комсомольский вожак Семен Горгуль.

А на следующий день Семена не стало.

Вот так - радость и беда шли рядом. Мы тяжело переживали гибель парня. По путевке донецкого комсомола пошел он в Ейское училище морской авиации. В полку смелый, настойчивый юноша быстро схватывал секреты летного мастерства. Послушным был в его цепких руках "ишачок", росло мастерство. Здесь на Ладоге он показал себя настоящим бойцом, в числе первых сержантов открыл боевой счет - сбил фашистского стервятника. Прямой и честный, он никогда не кривил душой. За то и полюбили его комсомольцы, избрав своим секретарем.

Бумажек в комсомольских делах Семен не признавал. Все его "хозяйство" умещалось в блокноте. В нем он записывал планы работы бюро, делал заметки цля памяти, и вот одна из них: "Молодец Женя". И все. Это он о своем напарнике, ведомом Дмитриеве. За лаконичной оценкой - большой тяжелый бой. Ефим Дмитриев, которого в полку почему-то звали Женя, на вид совсем подросток, но огромной отваги человек, был атакован тремя "мессершмиттами". Женя передал по радио ведущему: "Принимаю бой! Задержу "мессеров"! Продолжайте работать по цели!"

У Жени оставалось мало снарядов, но он победил. В неравной схватке сбил одного фашиста, а два сами вышли из боя. Тогда и появилась отметка в блокноте Горгуля. И вот не стало комсомольского вожака. Рядом с телом сержанта Саши Байдракова покоится он в санитарной части, а на столе перед комиссаром полка лежат окровавленные комсомольский билет

Семена, его летная карта и блокнот.

...В тот ранний майский день две группы Ме-109 вели разведку над Ладожским озером и морской базой Осиновец. Примерно в это же время на разведку вылетело звено Семена Горгуля. К сожалению, один самолет из-за неисправности вернулся, Горгуль с Байдраковым и Дмитриевым ушли на задание тройкой.

Бой разгорелся внезапно. Шестерка "мессеров", скрытая дымкой и облаками, первой навалилась на наше звено. Горгуль, Байдраков и Дмитриев приняли неравный бой. На лед упал Ме-109, но тут же загорелся и самолет Байдракова. Тяжело раненный летчик покинул самолет на парашюте. Бой принял ожесточенный характер. Нужно было прикрыть медленно спускавшегося на парашюте друга. И Горгуль с Дмитриевым не допустили к нему "мессеров", пока парашют не опустился на торосы. Но Байдраков не встал. Он лежал вверх лицом, будто наблюдал за тяжелым боем товарищей.

Новые взаимные атаки, падает еще один "мессер", и вдруг удар по кабине Семена. Летчик ранен, винт закрутился вхолостую. Но Горгуль не покинул машину, повел ее на посадку. Ефим Дмитриев остался один против четырех Ме-109. Третий "мессершмятт" вспыхнул факелом и упал на лед. Но и Семена ранило вторично. И все же он, с трудом сохраняя сознание, едва различая ледовый покров, посадил самолет.

У Дмитриева кончилось горючее, он вынужден был выйти из боя. А три Ме-109 тем временем делали заход за заходом, расстреливая стоящий на льду самолет и истекающего кровью Семена. Горгуль ранен в третий раз. Слабеющей рукой достает он блокнот, тот самый, в котором был записан план комсомольской работы и лежало аккуратно сложенное заявление о приеме в партию Байдракова.

Нет сил развернуть планшет, вытащить карандаш, но как страшно умирать, не сказав последнего слова друзьям. И тогда перебитым кровоточащим пальцем Семен Горгуль, шахтер Донбасса, отважный балтийский летчик, царапает на листке: "Прощайте, ленинградцы! Да здравствует Сталин!.."

Вместе с летчиками провожали в последний путь Горгуля и Байдракова все жители деревни Выстав. Друзей похоронили рядом с Алексеем Лазукиным на том же кургане, у границы аэродрома. В этот тихий весенний вечер было совсем светло, и три патрульных звена на бреющем полете дали прощальный залп над холмом.

Май подходил к концу. Ясных дней становилось больше, но постоянно дувший северный ветер не допускал к нам и без того

запоздавшую весну. Уже месяц как перестала действовать ледовая трасса; хрупкий лед покрылся водой, но толщина его местами достигала чуть ли не метра. Он все время двигался, торосился, затрудняя плавание даже крупным кораблям. Ледовая стихия стала для них едва ли не опаснее авиации врага. Спасая корпуса кораблей, экипажи по нескольку суток подряд взрывали торосы, вручную обкалывали лед у бортов.

Не сумев сорвать перевозки по ледовой трассе в зимний период, фашистское командование зорко следило за ледовой обстановкой и 26 мая дало приказ 1-му воздушному флоту нанести массированные удары по всему Ладожскому району судоходства.

24 мая, рискуя быть раздавленными во льдах, с западного берега в Кобому пробились три наших канонерки, пять тральщиков и транспорт. Они-то и открыли навигацию па участке Кобона - Осиновец. Но этого было мало, Ленинград нуждался в срочной и массовой доставке грузов и боевой техники с восточного берега.

И вот несколько десятков транспортных судов и боевых кораблей сосредоточились в Кобоно-Кореджском порту для погрузки. Это был первый большой конвой на западный берег: переход намечался в ночь на 30 мая.

Организацией конвоя лично занялся командующий Балтийским флотом вице-адмирал Трибуц. Он потребовал от командира нашего 4-го гвардейского полка усилить воздушное прикрытие района.

Зная, что воздушный противник будет своевременно обнаружен радиолокационными станциями, мы несли дежурство на аэродроме в составе двух эскадрилий, а третью имели в резерве с пятиминутной готовностью к вылету.

Прояснившееся небо позволяло фашистам совершать налеты с различных высот с надежным прикрытием, и 28 мая несколько высотных разведчиков ранним утром пролетели над нашим аэродромом, Кобоной и военно-морской базой Осиновец. Из штаба бригады поступил сигнал о возможном массированном ударе по кораблям, судам и перевалочной базе. В 9 часов 40 минут радиолокационные станции обнаружили южнее станции Мга и Шлиссельбурга несколько групп самолетов. КП полка дал команду на взлет.

9 часов 45 минут - 9 часов 47 минут. Взлетела первая группа из шести И-16. Ведущий Цоколаев, летчики: Суворкин, Дмитриев, Рочев, Стрельников, Бедукадзе. За ней вторая группа из восьми И-16 под моим руководством. Летчики: Кожанов, Байсултанов, Кузнецов, Петров, Кравцов, Куликов и Захаров.

Предполагая возможность звездного налета, то есть с разных направлений и высот, группа Цоколаева начала патрулирование над Кобоной на высоте 2500 метров, моя - на 3 тысячах.

Командир полка, получив данные о приближении большого количества фашистских самолетов, поднял в воздух и последнюю эскадрилью. Ведущий Васильев, летчики: Лагуткин, Филатов, Творогов, В. Дмитриев, Кириллов, Литвиненко и Пушкин.

С подходом третьей группы, в которой не оказалось никого из руководства полка, я, занимая верхний эшелон, принял командование всеми истребителями.

Вскоре мы увидели бомбардировщиков и истребителей. Они подходили к Кобоне с юга, юго-запада, запада и с севера на больших высотах группами по 6, 8, 10, 12 самолетов. Всего в налете участвовало 80 бомбардировщиков Ю-88 и Хе-111 и 24 истребителя Ме-109 и Ме-109Ф. Пятикратное превосходство.

Я дал команду Васильеву и Цоколаеву находиться над центром объекта на высотах 2500 метров. Атаковать "юнкерсов" и "хейнкелей" на встречных курсах в момент их нахождения на боевом. Противника не преследовать - атаковывать вновь подходившие группы.

Своей восьмеркой я занял высоту 3500 метров и приготовился к бою с истребителями. Наши зенитчики открыли огонь, но мы, не обращая на них внимания, парами и четверками завязали бой с подошедшими группами противника.

Уже в самом начале стало ясно, что тактика выбрана правильно: не распылять силы, не отвлекаться на преследование врага, наносить короткие удары по близким и наиболее опасным группам и отдельным бомбардировщикам.

Удерживая за собой высоту, моя группа отсекала истребителей прикрытия.

Сбив трех "юнкерсов" и одного "мессершмитта" в первые минуты боя, мы почувствовали еще большую уверенность в своих силах и обескуражили врага. Часть бомбардировщиков, не доходя до цели, начала поворачивать назад, однако через восемь-десять минут они возвратились и повторили заход. Иные то и дело повторяли этот маневр, но всякий раз теряли один-два самолета.

Тем временем наши силы тоже стали убывать. Вышли из боя раненые командир эскадрильи Цоколаев и сержант Пушкин. Прикрывая их, ушли еще два И-16. Фашисты лишились более двадцати самолетов и все же от объекта не уходили.

На сороковой минуте неравной схватки, когда у нас кончались боеприпасы и горючее, к Кобоне на высоте 3500 метров подошла большая группа врага: пятнадцать Хе-111 и двенадцать Ме-109Ф. Расчет у них был точным. Ослабив прикрытие главного

объекта, тяжелыми бомбардировщиками нанести главный удар по складам перевалочной базы.

Принять участие в отражении этой группы летчики 1-й и 2-й эскадрилий, находившиеся ниже противника на 1000 метров, просто не успевали. Спасать положение нужно было нам, 3-й эскадрилье, находившейся на высоте врага.

Дав команду паре Кузнецова прикрыть меня от "мессеров", я повел шестерку в лобовую атаку на девятку "хейнкелей".

Атака удалась - один из бомбардировщиков пошел вниз, оставляя дымный шлейф, но противник, потеряв компактный строй, продолжал лететь к объекту. Трусливей оказалась вторая группа - позади. Она повернула в сторону озера, облегчив наше положение. Но я напрасно жал на гашетку - пулеметы безмолвствовали. Кончились боеприпасы и у пары Кожанова. Его лобовая атака была ложной. Но и на этот раз мы резко развернулись на повторную атаку с задней полусферы.

Зенитчики вели ураганный огонь, часть разрывов доставалась и на нашу долю. Ничего, обошлось. Зато горел, продолжая полет по прямой, один из "хейнкелей", два других, снижаясь, уходили от объекта, сопровождаемые зенитками.

Оставшиеся четыре бросили бомбы без прицеливания. Видно было, как большие черные чушки, одна за другой отделяясь от длинных фюзеляжей, сыпались на лес южнее Кобоны, где тоже находились запасы продовольствия. Добить бы стервятников, но чем? Я дал команду Захарову:

- Вася, вперед! Атакуй, прикрою.

Я рассчитывал, что у него еще есть боезапас, но Захаров, не отвечая, продолжал лететь в левом пеленге. В этот момент нас атаковали сверху два Ме-109Ф. Я положил самолет на крыло в глубокое скольжение, и очереди первого "мессера", задев правую плоскость, прошли мимо. Уходить из-под огня второго "мессера" было поздно. Он решительно шел на сближение, рассчитывая завершить атаку с полусотни метров. Вася оказался правее и чуть ниже его, отсечь огнем не успевал, да и патронов, наверное, уже не было. И тогда он принял единственное решение: рванул своего "ишачка" вверх влево, и огненный шар на месте двух истребителей, как взрыв большого фугаса, сверкнул в голубом небе над Ладогой.

Так, спасая командира, отдал свою жизнь бесстрашный летчик Василий Никанорович Захаров. Не стало юного боевого друга, с которым два месяца летали мы крыло в крыло.

Около часа летчики-гвардейцы и зенитчики отражали упорный массированный удар врага, сбив одиннадцать самолетов. А всего с помощью береговых и корабельных батарей

был уничтожен тридцать один самолет. У флота в судах и боевых кораблях потерь не было. Пострадало несколько человек у пирса, а также часть продовольствия и боевой техники. Мы потеряли летчика Захарова, осуществившего воздушный таран, еще трое получили ранения, пять самолетов были повреждены.

Вечером того же дня сто два самолета противника нанесли удар по военно-морской базе Осиновец, но и там их встретили как следует, уничтожив девятнадцать самолетов. Гитлеровцы и до этого часто бомбили наши объекты на Ладожском озере, в Тихвине и Волховстрое, но таких крупных массированных налетов не было. Пятьдесят сбитых самолетов в течение дня не помешали им в следующий вечер нанести новый удар по обоим портам. В налете на Осиновец участвовало более пятидесяти самолетов, на Кобоно-Кореджский порт и на рейд - сто пятьдесят.

Противник рассчитывал на внезапность и на светлую ночь, зная, что в сумерках истребители не смогут эффективно противостоять пикирующим бомбардировщикам Ю-87, а зенитная артиллерия всех калибров будет ограничена в прицельной стрельбе.

Эскадра Ю-87 и Ме-109 четырьмя группами пересекла линию фронта в районе Шлиссельбурга и быстро приближалась к Кореджскому порту. Я вылетел навстречу с восьмеркой, но сумерки быстро сгустились, и трех летчиков, никогда еще не действовавших в таких условиях, пришлось вернуть на аэродром. Со мной остались четверо отважных и готовых ко всему: мой заместитель Алим Баисултанов, комиссар Петр Кожанов и командиры звеньев Евгений Цыганов и Владимир Петров.

Мы знали, что большинство "юнкерсов" бомбят, ориентируясь по ведущему. Его-то и следовало сбить в первую очередь. На этот раз три группы самолеток Ю-87 подходили с одного направления. Выше их - несколько пар Ме-109. Против такой армады наших сил явно не хватало. И я, распределив их, дал команду: любой ценой уничтожить лидеров групп! Пройти с огнем через их строй, не сворачивая! Того, что ближе всех к кораблям, взял на себя, на двух других ведущих устремились пары Байсултанова и Петрова, Кожанова и Цыганова. Все решилось в считанные секунды. Ведущие всех трех групп были сбиты и упали вблизи кораблей. Остальных мы решили взять на испуг, имитируя таран. Почти одновременно врезались в строй каждой группы, и фашистские летчики, видимо, посчитав нас "смертниками", шарахались в разные стороны.

Каким-то чудом пройдя сквозь строй немцев, увидели перед собой четвертую и самую большую группу, идущую двумя параллельными колоннами. Используя тот же маневр, мы без

команды всей пятеркой понеслись со стрельбой в лоб на врага и с ходу сбили еще два 10-87, один из которых, ведущий, пришелся на мою долю. Строй противника распался, мы повторили атаку с нижней полусферы, одновременно укрываясь тем самым от истребителей, и опять сбили два "юнкерса".

В этом редком в истории войны бою мы даже не имели серьезных повреждений самолетов. Корабельное зенитчики, отражая атаки разрозненных звеньев и одиночных самолетов, тоже сбили пятерых фашистов. Противник потерял двенадцать пикировщиков из ста пятидесяти, удара по кораблям так и не получилось.

Что же принесло редкостный боевой успех пяти советским истребителям в бою с такой армадой врага? Прежде всего новизна тактического приема встречные атаки по ведущим в группах, высокая огневая и летная выучка гвардейцев, дерзость и отвага в бою и, конечно, риск.

За этим неравным боем наблюдал командующей флотом, находившийся в это время на одном из кораблей, он высоко оценил наш успех. Через час после посадки на КП полка от командующего флотом пришел приказ о присвоении внеочередных званий всем участвовавшим в бою летчикам. С этого дня я капитан.

Боями 28 и 29 мая, по сути, закончилась тяжелейшая борьба истребительной авиации и зенитных средств, охранявших ледовую дорогу в зимне-весенний период 1942 года.

К началу июня наш ратный труд принес неплохие результаты: в воздушных боях за последние четыре месяца летчики 4-го ГИАП сбили девяносто два вражеских самолета! Васильева, Цоколаева, Кожанова, Байсултанова и меня представили к званию Героя Советского Союза.

В июне завершился первый год тяжелейших испытаний нашего народа. Горькие вести шли с Южного: и Центрального фронтов. Пал Севастополь, наши войска оставили Воронеж и ряд других городов. И на нашем фронте немцы не теряли надежды захватить Ленинград. Они начали стягивать большие силы наземных войск и авиации в районы Порхова, Луги, Гатчины, Красного Села, готовясь повторить, как это было в сентябре, штурм Ленинграда более мощными ударами с разных направлений. С каких конкретно и какими силами, понять пока было трудно. Правда, действия 1-го воздушного флота врага, артобстрел всех районов города и минирование с воздуха акватории взморья показывали, что враг стремится закупорить корабля и подводные лодки в Неве, сделать невозможным их выход по Ленинградскому морскому каналу в район Кронштадта.

И снова развернулись воздушные сражения в районе Ленинграда и Кронштадта. Хотя и с большими потерями, все же победителями вышли истребители фронта и флота. Только 71-й ИАП сбил двадцать четыре "хейнкеля" и "юнкерса". А мы, гвардейцы, опасаясь ослабить прикрытие массовых перевозок через озеро, продолжали дежурить в самолетах на земле. Это для нас, летчиков, было самым томительным. Полчища комаров и всякой мошкары атаковали нас злее "мессершмиттов". Они проникали повсюду, никакое марлевое или сетчатое покрытие не спасало от этого гнуса.

Только взлетев в воздух, мы могли вздохнуть свободно, техники же опухали от комаров больше, чем от недоедания в зимний период. Но что поделаешь? Боевые условия требовали жить в лесу, в сырых, топких от воды землянках и готовиться к новым боям. Летчики не тратили попусту ни минуты между полетами и дежурством. Шли к прицелам, тренажерам и садились за схемы воздушных боев, и учили, учили, учили...

4-й гвардейский, стоявший более семи месяцев на прикрытии ледовой, а затем водной Дороги жизни Ленинграда, оказался правофланговым истребительной, авиации не только в обеспечения бесперебойной работы главной артерии непокоренного города, но и по боевым итогам за год войны. На его счету было 11 800 боевых вылетов, из них 2000 на бомбоштурмовые удары и 940 на воздушную разведку. 218 самолетов, много боевой техники, кораблей потеряли враги от метких ударов нашего боевого коллектива. Такого успеха не имел тогда еще ни один полк морской авиации. Радовала победа над самолетами Ме-109Ф, на которые Гитлер возлагал большие надежды. И радость наша была закономерной. Это был результат неимоверных усилий всего гвардейского коллектива, нашедшего новые приемы в тактике боя, мастерстве владения самолетом и оружием. Только в марте - июне летчики полка сбили 45 "мессершмиттов" и обеспечили надежное прикрытие восточной части Дороги жизни. Правда, боевой счет обошелся нам дорого. За 12 месяцев войны полк потерял 49 летчиков, 12 техников и 87 самолетов И-16 и И-153.

...Все чаще вылетали мы на аэродромы под Ленинград и в Кронштадт на помощь другим истребительным полкам, прикрывавшим флоты и ударную морскую авиацию, которая вела борьбу с артиллерией врага, обстреливавшей Ленинград.

ФУНДАМЕНТ ПОБЕДЫ

Начинался второй год войны. Каким он будет для нас? Трудно сказать. Мне, ладожанину, воюющему над, родным домом, ясно одно: любой ценой очистить родную ленинградскую

землю от фашистской чумы. А цену победы над врагом в воздухе и на земле я за минувший год познал сполна. Нет рядом многих боевых друзей, да и сам дважды ранен, пять раз сбит и десятки раз смотрел смерти в глаза.

Бессонные ночи, напряженные дни боев и загруженные до предела учебой просветы между боевыми полетами принесли успехи полку и эскадрилье, особенно в весенний период. Теперь предстояла не менее трудная задача - удержать высокие боевые показатели, сохранить уровень боеспособности в предстоящих летних боях. Для этого надо было дать глубокий анализ нашей деятельности за истекший год, изыскать новые методы совершенствования боевого мастерства на изношенных до предела и устаревших "ишачках", а главное - поддержать высокий морально-боевой дух каждого воина эскадрильи. Шесть месяцев третья гвардейская эскадрилья держит первое место в полку.

- Поставить точку на достигнутом нельзя, - сказал Петр Кожанов на совещании руководящего состава эскадрильи 16 июня 1942 года. - Все помнят период, когда стыдно было смотреть друг другу в глаза, сердце кровью обливалось из-за гибели друзей и однополчан. Сейчас на фронте затишье временное. Предстоят более тяжелые бои.

- Вот ты как учитель и комиссар и проведи линию постоянного повышения боеспособности и высокого уровня морально-боевого духа, когда фашисты с каждым днем наращивают количество модернизированных "мессершмиттов", - с дружеской улыбкой заметил Алим Байсултанов.

Анатолий Кузнецов и Михаил Бороздин - штурман и инженер эскадрильи серьезно посмотрели на комиссара и заместителя и начали что-то писать в свои блокноты.

- Провести эту единственную прямую должны мы, руководители эскадрильи и коммунисты, - твердо сказал парторг Владимир Бакиров. Он тут же предложил итоги года и задачи на летний период обсудить на партийном собрании, мобилизовать коммунистов на выполнение боевых задач в любой воздушной обстановке.

Высказав сокровенное, летчик Бакиров посмотрел на присутствовавших, ожидая поддержки.

Ждать долго не пришлось. Поднялся командир звена старший лейтенант Евгений Цыганов. По возрасту он всего на год старше Бакирова, но воюет с первого дня воины. За год боев познал все, что на войне отпущено летчику. В партию его приняли на втором месяце войны, теперь активный коммунист, член партийного бюро.

- А мое предложение другое, - твердо сказал Евгений. - Нужно

подготовить указания на летний период и на общем собрании поставить задачи каждому звену и техническому составу, а потом строго спросить с тех, кто все еще допускает промахи, снижающие боевые результаты эскадрильи.

- А те, кто хорошо выполняет боевые задачи, - разве им на собрании говорить не о чем? - горячо заговорил адъютант капитан Владимир Куприн.

- Говорить можно много, - недовольно буркнул Цыганов, видя, что его не поддерживают.

Высказывания, предложения и реплики показали, что руководящий состав эскадрильи понимает серьезность предстоящих боев. "А парторг, несмотря на молодость, молодец, - подумал я, - справедливости и чувства ответственности ему не занимать. Теперь дело за мной". И слова находились как-то сами собой:

- Товарищи гвардейцы! Вы правильно оцениваете перспективу, но партийное бюро во главе с товарищем Бакировым смотрит дальше. За два-три дня необходимо детально разработать план работы эскадрильи по боевой подготовке, совершенствованию тактики ведения воздушных боев и нанесению бомбоштурмовых ударов. Пока есть время, надо провести ремонтные и профилактические работы на самолетах. Главное - ежечасно двигаться по той прямой, которая ведет к повышению боеготовности. На устаревших "ишачках" мы проведем летние бои лучше, чем вели весной. А начать подготовительную работу целесообразнее с открытого партийного собрания.

- Товарищ командир! Повестку дня собрания могу сейчас предложить. Мы ее сегодня утром обсуждали с членами партбюро, - сказал парторг Бакиров.

- Предлагайте, послушаем, - ответил за меня комиссар Кожанов.

- На обсуждение нужно поставить один вопрос: "Мои 450 боевых вылетов". Докладчик - молодой коммунист, командир звена гвардии старший лейтенант Владимир Петров. Он вчера выполнил 450-й боевой вылет. Это больше всех в полку. Лично сбил пять вражеских самолетов и пять вместе с товарищами. Его вылеты на штурмовку и разведку всегда приносят успех. Его боевая деятельность будет хорошим примером и поможет глубже обсудить вопросы, связанные с решением предстоящих задач.

Бакиров смотрел то на меня, то на Кожанова. Он ждал, что мы скажем.

Предложение было несколько неожиданным. На примере личного опыта Петрова предстояло раскрыть и обсудить многие

эскадрильные и даже полковые задачи. Я согласился и поддержал предложение парторга Бакирова.

В семь часов вечера 21 июня 1942 года третья эскадрилья, освобожденная от боевых вылетов и дежурства на аэродроме, собралась в большой палатке летно-технической столовой - на открытое партийное собрание. На него пришли руководители полка, представитель от авиабригады, корреспонденты газет "Красный флот", "Страж Балтики" и "Победа". Видимо, заинтересовала необычность повестки дня - "Мои 450 боевых вылетов".

Открывая партийное собрание, секретарь парторганизации Бакиров сказал:

- Главный закон коммуниста на войне-быть первым в бою и постоянно учиться на примере лучших. За время войны летчики нашей эскадрильи накопили большой опыт. Многие из них имеют по двести и более боевых вылетов, а коммунисты Голубев, Кузнецов и Кожанов имеют по триста пятьдесят-триста семьдесят боевых вылетов, на их счету семьдесят - восемьдесят воздушных боев, в которых они сбили десятки самолетов, уничтожили большое число боевой техники и живой силы врага. Большой налет и хорошие боевые результаты имеют коммунисты Цыганов, Дмитриев и Виктор Голубев, а самый большой налет в полку имеет наш молодой коммунист Владимир Петров. На партийном собрании мы решили послушать Владимира Петрова. Он расскажет о своих четырехстах пятидесяти боевых вылетах. Его отчет и ваши выступления помогут улучшить пропаганду боевого опыта, повысить авангардную роль коммунистов и образцово подготовиться к летним боям.

Первый раз в жизни Петров выступал в роли докладчика перед коллективом подразделения. Володя подошел к маленькой трибуне, сделанной из солдатской тумбочки, глубоко вздохнул. Его юное загорелое лицо покрылось каплями пота. Он вытер платком лицо, шею под воротником синего морского кителя, на котором блестели два ордена Красного Знамени, помял в руках свернутые в трубочку листочки с текстом выступления, положил их на трибуну. И, не поднимая глаз, начал тихо и взволнованно:

- Первый раз выступать так же трудно, как и вести первый воздушный бой, первую штурмовку войск врага. Свой первый боевой вылет я совершил двадцать второго июня сорок первого года. Но встреча с воздушным врагом произошла только на тридцать пятом вылете за линией фронта. Там мы встретили группу немецких бомбардировщиков, летевших на восток. Я атаковал отставший от группы бомбардировщик Ю-88. В первой атаке сразил верхнего стрелка. "Юнкерс" начал маневрировать,

давая возможность вести огонь нижнему стрелку. Десять минут шел поединок. И все же мне удалось сбить стервятника. В этот момент я понял, что нахожусь один. Мой командир звена и второй ведомый ушли по курсу разведки. С переполненным радостью сердцем возвращаюсь на свой аэродром. Захожу на" посадку, а мне навстречу летят одна за другой красные ракеты. Вижу, как выложили крест - запрет посадки. Вновь захожу на посадку, качаю крыльями, сигналю - горючее кончается. Пролетаю над аэродромом на бреющем. Вижу, товарищи ложатся на спину, поднимают ноги. Это своеобразный знак, когда не выпущены шасси. Только помощь друзей спасла от неминуемой аварии.

На мою долю в этот день выпали не только поздравления. На двух разборах с лихвой досталось мне от командира звена, эскадрильи и опытных товарищей. В этом полете я допустил тяжелые ошибки: оторвался от группы, не выполнил основное задание, ослабил звено в разведполете. Счастье наше, что не оказалось в тот момент истребителей противника.

Есть у истребителей закон: не отрываться от группы, не горячиться, не увлекаться атакой и даже боем, постоянно видеть обстановку в воздухе. Противник не замедлит воспользоваться любой из ошибок. Тот вылет стал для меня хорошей школой. А постоянные детальные и строгие разборы боевых заданий, критика друзей оказали большую помощь в моем боевом становлении. И теперь я постоянно учусь у лучших летчиков, у своих командиров.

Владимир рассказал о поучительных воздушных боях, вылетах на разведку и штурмовки войск и кораблей противника.

Бурными аплодисментами присутствующие ответили молодому коммунисту Петрову за душевное и доходчивое выступление.

Пожелали высказаться более половины присутствующих. Председатель собрания оказался в затруднении.

- Нам ночи не хватит, если всем дадим по десять минут, - заключил он. Пришлось путем голосования ограничить число ораторов и сократить время их выступлений.

И все же собрание затянулось. Часы показывали одиннадцать вечера, когда председательствующий предоставил слово комиссару эскадрильи. Бывший учитель, опытный летчик, комиссар Петр Кожанов на примерах своих боевых товарищей показал, как гвардейцы выполняют патриотический долг перед Родиной. Он призвал коммунистов и беспартийных следовать лучшим. образцам и бить врага до полной победы над ним. Говорил комиссар и об отстающих. С особой силой прозвучали

слова критики в адрес лейтенанта Багирова, струсившего в бою.

Более четырех часов я внимательно слушал боевых товарищей. Сердце полнилось радостью: как они выросли идейно, закалились в боях и стали мне дорогими и близкими. Вспомнил первые дни командования эскадрильей. Сколько раз видел тогда недовольные взгляды, опущенные головы, скрытые и открытые возражения, обиду за строгость и требовательность. И вот теперь был счастлив успехами эскадрильи. Счастлив, что оправдал доверие полковника Романенко, назначившего меня, лейтенанта, на должность командира гвардейской эскадрильи. Счастлив, что нашел свое место в новом боевом коллективе, с которым предстояло пройти большой путь.

Настал черед и моего выступления. Душевное волнение спутало мысли. Я обязан дать партийную оценку боевой деятельности каждого гвардейца и эскадрильи за год, отчитаться за время своего командования и поставить задачи на предстоящий период.

Дав оценку докладу, большинству выступлений, кратко подвел итоги боевых действий эскадрильи. Они были значительными, особенно за первые четыре и последние пять месяцев. Летчики в воздушных боях уничтожили девяносто самолетов противника, провели триста шестнадцать бомбоштурмовых ударов, в которых истребили много живой силы врага, уничтожили до ста автомашин, десять танков и другую боевую технику. Эти боевые успехи обязывали нас еще более упорно готовиться к новым боям, которые с каждым днем усиливались у стен блокадного Ленинграда. Поэтому, не снижая темпов летной подготовки, мы обязаны были настойчивее овладевать тактикой воздушных боев и штурмовых ударов, детальнее знать противника, способы его боевых действий. В этом ключ победы в воздушном бою.

Глубокой ночью расходились гвардейцы с открытого партийного собрания по своим землянкам и палаткам на короткий отдых. Их ждал первый день второго года войны - день новых боев.

31 июля на аэродром Выстав прилетел назначенный командиром 61-й истребительной авиационной бригады Герой Советского Союза полковник Петр Васильевич Кондратьев. Он заменил ушедшего на повышение полковника Романенко. Все считали, что полковник Кондратьев прилетел познакомиться с боевой частью, в которой он перед войной был заместителем командира. Так оно и было, но знакомство оказалось коротким. Полк получил приказ незаметно для немцев перебазироваться на аэродром Бычье Поле - западную болотистую часть острова

Котлин. Мы должны были прикрыть корабли и главную военно-морскую базу флота, а также западный сектор Ленинграда.

Снова мы в знакомом районе, откуда в августе и сентябре 1941 года летали штурмовать фашистские войска. Но из былого состава осталась в полку четвертая часть. Для остальных это был новый район и новая воздушная обстановка. Те, кто не был здесь, теперь так же, как и мы в сорок первом, приседают от каждого близко разорвавшегося снаряда. Ничего, привыкнут, бросят вынужденную физзарядку. Главное - мы под Ленинградом.

ПОСПЕШНОСТЬ НЕ ПРОЩАЕТ

19 августа бронекатера КБФ высадили десант в устье реки Тосны, положив начало ожесточенным боям за сильно укрепленное врагом село Ивановское на левом берегу Невы, а 27 августа войска Волховского фронта начали крупное наступление на Синявинском направлении. Упорные и тяжелые бои длились до 10 сентября и закончились всего лишь захватом так называемого Ивановского плацдарма.

Противник сумел сдержать наше наступление и на земле, и в воздухе, потому что именно в это время впервые применил новые истребители "Фокке-Вульф-190" - машину с очень сильным вооружением - четыре 20-миллиметровые пушки и два крупнокалиберных пулемета. Мощный мотор воздушного охлаждения позволял самолету развивать скорость более 600 километров в час, а главное, он обладал повышенной живучестью и защищал летчика от поражений на встречных курсах.

Появилось кое-что новое и в тактике вражеских истребителей. Они стали применять смешанные группы различных типов истребителей, размещая их, как правило, тремя эшелонами по высоте и в глубину, и, кроме того, держали резервные группы за линией фронта. Их вводили по необходимости в разгар боя, чаще всего над своими войсками.

Не разобравшись своевременно в этих новых тактических приемах, мы тяжело поплатились. Особенно досталось 3-му истребительному полку нашей бригады, летавшему на английских самолетах "харикейн". Наши оружейники вынуждены были заменить на нем восемь пулеметов четырьмя крыльевыми 20-миллиметровыми пушками, но все равно самолет оказался мало пригодным к боям в дневных условиях. Хотя был он металлическим - из дюраля, но незащищенность бензобаков часто в бою оборачивалась их разрушением, самолет воспламенялся. К тому же его мизерная скорость и "дубовая", как говорили летчики, неповоротливость делали его весьма уязвимым.

Наш 4-й гвардейский, в это время прикрывая выход подводных лодок через Финский залив в Балтийское море,

участия в операциях на Неве не принимал, а штаб полка, который всегда своевременно реагировал на изменения в тактике противника, на этот раз оказался не на высоте. Летчики о немецких новшествах знали лишь понаслышке, причины неудач других полков не были изучены. А бои между тем предстояли тяжелые. Наши войска пошли на прорыв блокады, и рано утром 30 сентября штаб полка получил приказ: две трети летного состава с самолетами срочно перебазировать на аэродромы Приютино, Гражданка и Углово для прикрытия войск в районе Невской Дубровки.

Почему-то командование полка даже не попыталось объяснить штабу авиабригады нецелесообразность размещения шестнадцати самолетов на трех аэродромах, да еще без всякой подготовки, наспех.

Можно было предполагать, чем все это обернется.

Первой взлетела шестерка моей эскадрильи под началом капитана Цыганова, который сменил Байсултанова, только уехавшего на учебу. Я в это время находился в мастерских ВВС флота, где ремонтировались наши самолеты. Через десять минут взлетели еще три И-16 во главе с комиссаром Кожановым. Пятью минутами позже опять тройка - повел ее комиссар 2-й эскадрильи старший лейтенант Григорий Семенов на аэродром Гражданка. Далее уже с некоторым опозданием улетели четыре И-16 на аэродром Углово, их повел заместитель командира 1-й АЭ гвардии капитан Григорий Шварев.

Четыре группы - шестнадцать наиболее подготовленных летчиков, не имея общего руководства, улетели на прикрытие войск на участке Шлиссельбург Невская Дубровка.

Когда в штабе бригады стало известно, что командование полка и штаб остались в Кронштадте, поступило строгое приказание командиру немедленно вылететь на аэродром Приютино и лично возглавить боевую работу полка.

Полковник Крутов прибыл в Приютино в срок, но, не имея на новом месте ни штаба, ни технического состава, который ждал транспортника для перелета в Ленинград, а главное - средств радиосвязи для управления самолетами с земли, не смог руководить боями в сложной воздушной обстановке.

Не легче было на Кронштадтском аэродроме. Для прикрытия подводных лодок и надводных кораблей на участке Кронштадт - остров Сескар осталось девять истребителей, командовать которыми было поручено заместителю командира полка - майору Ильину. Пришлось и здесь создать две группы, которые, сменяя друг друга, стали дежурить в воздухе в течение светлого времени дня.

Далее события развернулись так: с аэродрома Углово около одиннадцати часов дня четыре И-16 вылетели на прикрытие войск в районе Невской Дубровки. Едва подошли к месту, и сразу же завязали бой с шестеркой Ме-109. Запас высоты и правильное взаимодействие между парами позволили с ходу сбить два самолета. Но тут появилась вторая группа из восьми "мессеров". На помощь Шварёву были подняты девять И-16 с аэродрома Приютино. Повел их командир полка, а с аэродрома Гражданка еще три И-16 - Семенов. Звено из трех самолетов... Возврат к отжившему строю беспокоил Семенова, и он дал команду третьему опытному летчику Гурьянову действовать на увеличенной дистанции и интервале.

Однако обе эти группы пришли к месту боя без запаса высоты и в разное время. Шварева не нашли, он в это время был сбит, покинул самолет на парашюте, а его ведомые, бросив "мессеров", прикрывали командира, пока он не приземлился вблизи занятого нами берега Невы.

Таким образом группы, не обнаружив друг друга, вступили в бой порознь. И хотя, в общем-то, в этом районе было более двадцати наших самолетов, бой шел с тактическим преимуществом противника.

Девятка Крутова дралась с двенадцатью Ме-109, избрав оборонительный бой на горизонтальном маневре. Опытные летчики Кожанов, Цыганов и Петров, которые всегда задавали тон, теперь были вынуждены спасать тройку Крутова.

С каждой минутой положение усложнялось. Защищая командира полка, погиб Владимир Петров. Получил ранение в ногу и пробоину в самолете его ведомый Евгений Куликов. Ему пришлось выйти из боя. Прикрывая его, ушел и летчик Багиров - тоже на поврежденном самолете. Порознь дравшиеся группы таяли, погиб Григорий Семенов, получил тяжелое повреждение самолет Ежова.

Выйти из боя в такой обстановке, когда противник атакует с разных сторон, довольно сложно. Но вот Кожанов и Цыганов один за другим сбивают два Ме-109. Только временное замешательство противника спасло групйу командира полка от полного разгрома.

Непродуманные, поспешные решения, принимаемые командованием бригады и полка, давали себя знать все ощутимее. Вместо спокойного ввода сил происходило какое-то судорожное дерганье. Бой группы Крутова и все последующие бои до конца дня приносили печальные результаты.

После обеда майор Ильин был срочно вызван командиром полка из Кронштадта в Гражданку и сразу же после посадки получил приказ вести группу на боевое задание. Сам командир

полка явно не решался на это. Не имея времени на изучение обстановки, Ильин был вынужден поспешно вылететь на патрулирование. С КП бригады его подгоняли по радио - быстрее сменять группу 3-го авиаполка.

Ильин ввязался в бой, не обеспечив себя минимальными тактическими преимуществами, и был сбит первым.

Тяжело раненный, с трудом вылез из кабины горящего самолета и, уже теряя сознание, успел рвануть кольцо парашюта. Прикрывая Ильина от пуль врага, получил тяжелое ранение Виктор Голубев. При посадке он вдребезги разбил самолет и добавил себе еще несколько ран.

К исходу дня из девятнадцати самолетов осталось лишь семь исправных. Только теперь командир авиабригады полковник Кондратьев, целый день лично летавший на задания с летчиками 3-го гвардейского полка, которым он прежде командовал и который сейчас также понес тяжелые потери на "харикейнах", понял, что сегодня его место было не в воздухе, а на командном пункте, откуда он мог лучше оценивать воздушную и наземную обстановку и помогать советами командирам полков и эскадрилий.

С другой стороны, многое зависело от летавшего в бой командира полка.

Честно говоря, командир 4-го гвардейского Крутов был хорошим организатором боевых действий, но только на земле. Сам же за время командования полком, редко поднимаясь в воздух, поутратил летные качества. На войне же, как в спорте: без постоянных тренировок не обойтись.

Знал ли полковник Кругов, что большие перерывы в полетах неизбежно приводят к ошибкам? Знал, как знали и знают все, начиная с командующего ВВС и кончая рядовым пилотом. Чувства летчика независимо от его прошлого летного и боевого опыта можно сравнить с ощущениями солдата, вернувшегося на передовую из госпиталя. Надо заново привыкать к свисту пуль и грохоту разрывов. А летчику - к пространственной ориентации, мгновенной реакции, физической перегрузке.

Одному для этого нужен час, другому несколько суток, прежде чем он начнет понимать, что та пуля, которая свистит, в него не попадет, а ту, которая настигнет, все равно не услышишь.

В угнетенном душевном состояния вечером 30 сентября докладывал полковник Кругов итоги дня прибывшему на аэродром Приютино командиру бригады.

- В результате упорных боев полк тридцатого сентября сбил семь самолетов Ме-109.

- Вы вначале доложите о своих потерях, - сдерживая гнев и

досаду, сказал Кондратьев.

- Свои потери тоже велики, - понизил голос командир полка.

Да, впервые за всю войну мы в один только день понесли такие потери. Два лучших летчика-ветерана погибли, два тяжело ранены, еще четверо надолго выбыли из строя. Четыре самолета И-16 сбиты, восемь имели повреждения, три из них требовали капитального ремонта.

А каков моральный ущерб! Как снизилась боеспособность! Авторитет командования в глазах летного состава сильно покачнулся, опять появились сомнения в собственных силах, бойцовский дух ослабел, его нужно было срочно поднимать, иначе психологическая травма не заживет.

Поскольку 4-й гвардейский полк имел задачу не допускать ударов по кораблям и Кронштадту, командир бригады по разрешению командующего авиацией перебазировал 1 октября остатки полка в Кронштадт.

После этого печального события командир полка был переведен на Тихоокеанский флот, вместо него прибыл подполковник Владимир Степанович Корешков, командовавший до этого 71-м авиационным полком нашей же бригады.

Ознакомившись с делами, он назначил меня временно, до выздоровления майора Ильина, исполняющим. обязанности заместителя командира полка. Забот сразу прибавилось, но я не испытывал особых трудностей, потому что боевые друзья - командиры 1-й и 2-й эскадрилий и весь технический состав приняли мое временное назначение как должное.

БЛОКАДА ПРОРВАНА

Длинные октябрьские ночи помогли нам залечить полученные травмы. Техники в короткий срок отремонтировали поврежденные самолеты и построили укрытия для машин и людей, а летный состав - от рядового до командира полка Корешкова - все свободное от боевых вылетов время изучал и анализировал каждое упущение, каждую ошибку летчиков своего и соседних полков.

Вновь, как это было на аэродроме Выстав, создали учебную базу и полигон для стрельб и бомбометания. На этот раз его развернули на воде, недалеко от берега. Это принесло двойную пользу: во-первых, летчики отрабатывали меткость стрельбы и бомбометания с различных высот, а во-вторых, появилось подспорье для столовой - оглушенная рыба, которую оружейники умело подбирали сачком с маленькой лодочки.

Кронштадт, как и Ленинград, жил под артобстрелом с южного и северного берегов Финского залива. Нас, воевавших на полуострове Ханко, это мало тревожило. Подумаешь - всего

полсотни снарядов за сутки! На Ханко по нашему аэродрому противник выпускал более полутысячи снарядов за пять-шесть часов. Однако вылеты не прекращались! Все же немцы заставили нас углубить землянки и даже забираться в старые купеческие склепы на Петровском кладбище. Склепы оказались самым надежным и прочным жильем. Каменные стены, двойные двери да еще тамбур задерживали не только взрывную волну, но и глушили разрывы.

Вначале жить в эти склепы шли наиболее смелые, а потом, когда несколько снарядов попало в деревянные домики, землянки, желающих стало больше. Пришлось и самый большой склеп, в котором находились останки родовитого кронштадтского купца, переделать в общежитие для девушек, работавших в столовой и на узле связи.

Над склепом стояла башенка, тоже прочное монолитное сооружение, получившее наименование "женская часовня".

- Как говорится, мертвым помирать, а живым жить да еще воевать... философски заметил инженер Николай Метальников, который оборудовал для себя индивидуальный склеп и назвал его "ЛИ-1", что означало "люкс инженера 1-й". Крест с этого склепа вместе с чугунной плитой, весивший, очевидно, с полтонны, Метальников оттащил автокраном в глубину кладбища и, устав от трудов, завалился спать. Но его многочисленные друзья-шутники не спали, притащили крест с плитой обратно, установили на свое место и начертали эпитафию: "Здесь покоится наш друг купец Николай Метальников".

Разозлившись на остряков, Метальников оттащил крест на другой конец погоста, но утром он вновь оказался над склепом.

Куда бы ни прятал Метальников злополучный крест, его водворяли на прежнее место.

Ночью с 22 на 23 октября, когда я дежурил у самолета, ко мне подошел Метальников и с унылым видом сказал:

- Товарищ заместитель командира полка, я с жалобой к вам. Разрешите обратиться. Выживают меня из моей землянки, все время кто-то ставит крест надо мной и надпись. А в другую землянку мне нельзя, несподручно. Здесь я рядом с эскадрильей, возле самолетов.

По правде сказать, этот случай меня и рассмешил и порадовал: раз люди шутят, значит, оправились от пережитого. И я сказал инженеру:

- А зачем тебе, Николай Иванович, таскаться с крестом? Пусть стоят, хлеба же не просит? А на дощечке, назло шутникам, напиши; "Дурак-таскает, умный - почивает".

И что же? Прошла неделя, и Метальникова оставили в покое.

Но он этот случай не забыл. Спустя много лет, 9 мая 1978 года, когда я встретил Николая Ивановича у Театра имени Пушкина в Ленинграде, где ежегодно в День Победы собираются морские авиаторы, его, постаревшего, седого и потерявшего зрение, вела жена. Только по голосу мы узнали друг друга. Вспомнили Таллин, Ханко, Ладогу, Кронштадт, вспомнили и "ЛИ-1", в котором полтора года жил Метальников, н наш с ним ночной разговор возле моего самолета.

Утром после боевого дежурства, вернувшись в деревянный домик, я застал живших со мной Васильева и Цоколаева за сборами на аэродром. Вдруг в окно, закрытое черной маскировочной бумагой, сильно постучали. Васильев поднял штору, и мы увидели возбужденное лицо командира полка. В незастегнутом кителе, без головного убора, он прокричал через двойные рамы:

- Качайте Голубева!

В первую минуту никто не понял, что случилось, почему подполковник Корешков прибежал к нам в таком виде. Лишь когда он распахнул дверь и, влетев в комнату, крепко, трижды меня поцеловал, товарищи сообразили в чем дело и тоже бросились поздравлять меня с присвоением звания Героя Советского Союза.

- Только что по радио передали Указ Верховного Совета, - взволнованно сообщил Корешков. - Из нашего полка трое, и все из 3-й эскадрильи: Голубев, Кожанов и Байсултанов - понимаете? Сразу три летчика из одной эскадрильи! Сейчас соберем митинг!

Радостное событие за несколько минут облетело весь аэродром. Вчетвером мы побежали к большой землянке, где жили комиссары и заместители командиров эскадрилий, чтобы поздравить Петра Кожанова. Алима Байсултанова, к сожалению, в Кронштадте не было, он все еще находился в тылу на краткосрочных курсах. Но мы тут же послали ему поздравительную телеграмму.

В 4-м ГИАП Героев Советского Союза стало больше, чем в других истребительных авиационных полках Военно-Морского Флота. Семь летчиков! А с получившими это высокое звание в финскую кампанию - десять.

Митинг вылился в ликующий праздник, летчики и техники давали клятву бить врагов, не щадя своих сил и жизни, до полного освобождения Ленинграда и нашей священной земли.

Вторым радостным событием, сыгравшим значительную роль для будущих боев 4-го гвардейского, оказался день вручения золотых медалей и боевых орденов адмиралом флота Николаем Герасимовичем Кузнецовым и начальником авиации ВМФ

генералом Семеном Федоровичем Жаворонковым. Получая награду, я высказал просьбу летчиков полка - переучить нас на новый истребитель конструкции Лавочкина, о котором идут восторженные отзывы с фронтов. Адмирал Кузнецов здесь же переговорил с генералом Жаворонковым и ответил, что самолеты начнут поступать в авиацию ВМФ в начале 1943 года и что он будет рад, если первыми освоят их летчики 4-го гвардейского полка.

- Своими боевыми делами вы заслужили право летать на новых самолетах, сказал Кузнецов.

На исходе был 1942-й. За последние два месяца все молодые летчики, прибывшие из училищ, и опытные, прослужившие по нескольку лет в авиации Тихоокеанского флота, в том числе и новый командир полка подполковник Лаврентий Порфирьевич Борисов, назначенный вместо переведенного во вновь созданную штурмовую бригаду Корешкова, были полностью введены в боевой строй.

Воздушные схватки и штурмовки показали, что полк опять в полной боевой форме и готов постоять за город Ленина.

Положение Ленинграда к началу 1943 года несколько улучшилось, но блокада мешала снабжению войск, флота и населения, а обстрелы и бомбардировки уносили сотни и тысячи жизней.

Коренной перелом в ходе войны после Сталинграда подсказывал нам, что недалек день решительной битвы, к которой мы долго готовились и теперь с нетерпением ждали. И этот день настал.

Утром 11 января на КП собрался руководящий состав полка, командиры и комиссары эскадрилий. Подполковник Борисов, открывая совещание, взволнованно сказал:

- Товарищи, сообщаю пока только для вас. Завтра войска Ленинградского, Волховского фронтов при поддержке Балтийского флота начинают прорыв блокады. Операция имеет кодовое наименование "Искра". Суть ее в следующем: встречными ударами двух фронтов разгромить группировку противника в районе шлиссельбургско-синявинского выступа и разорвать кольцо южнее Ладожского озера. Конкретная задача нашему полку будет поставлена после перебазирования на аэродром Гражданка. Перелет необходимо произвести сегодня до 16.00. Скрытно и на предельно малой высоте.

Затаив дыхание слушали мы подполковника Борисова. Эскадрильи давно уже рвались в бой. Командир полка, не дожидаясь вопросов, раскрыл нам план действий полка.

Летчикам предстояло ргшить две задачи: непосредственно

участвовать в прорыве блокады и одновременно прикрывать Ленинград и Кронштадт со стороны моря. 3-я эскадрилья, усиленная звеном из 1-й, будет участвовать в прорыве. Руководство группой возлагается на исполняющего обязанности заместителя командира полка капитана Голубева. Комиссар группы - капитан Кожанов.

Еще несколько советов я указаний, касающихся поддержания боевой готовности после переброски на новое место, - и все торопливо разошлись по своим подразделениям.

В назначенное время восемнадцать летчиков и технический персонал воздушным и наземным эшелонами достигли аэродрома Гражданка. Тут же мы получили задание от командира авиабригады Кондратьева: вместе с истребителями других частей обеспечить эффективные удары штурмовой и бомбардировочной авиации по укреплениям врага в полосе наступления и в его ближайшем тылу; надежно прикрыть войска 67-й армии при форсировании Невы на участке Московская Дубровка - Шлиссельбург и в боях - до завершения операции.

Как-то сам собой, стихийно возник короткий митинг. Мы вспомнили погибших друзей и тех, что остались в Кронштадте, и дали слово не опозорить честь полка - драться умело и отважно.

12 января 1943 года. Девять часов утра. Памятный вдень, незабываемый час. Две восьмерки И-16 стояли, готовые к взлету. Первую должен вести я, ее задача - весь день прикрывать эскадрилью грозных балтийских штурмовиков Ил-2. Первый удар они нанесут по командному пункту пехотной дивизии врага в северной части Синявяна. Мысленно представил себе готовую к взлету штурмовую эскадрилью на противоположной стороне аэродрома, ее командира Героя Советского Союза Сашу Потапова, давнишнего друга, с которым начинали войну...

В семь часов утра мы всей своей группой ходили к штурмовикам, уточняли взаимодействие. Расставаясь, Саша предупредил меня:

- Василий, объект сильно защищен зенитками, я летал туда на разведку. Ты своих "ишачков" фанерных в зону огня не заводи, лучше ненадежнее прикрой нас после выхода из атаки, пока соберется вся моя группа. Особенно следи за воздухом на обратном пути. "Фоккеры" так и шастают...

- Спасибо за информацию, все будет сделано. До встречи после боевого!

Второй нашей восьмерке - Петра Кожанова - предстояло сопровождать шестерку Пе-2, наносившую удар по рабочему поселку ь 5, наиболее сильному оборонительному узлу противника в центре шлиссельбургско-синявинского выступа.

Минуты тянулись медленно, в скованной морозом предрассветной тишине отчетливо слышно тиканье самолетных часов. Учащенно бьется сердце. Волнуюсь. Не за себя, а за тех, кто вот-вот с первым выстрелом встанет и бросится вперед на врага. Скорей бы взвилась зеленая ракета и - вырваться в небо. Чтобы отвлечься, стараюсь думать о летчиках своей группы и Петра Кожанова. Наверное, у них сердца стучат посильнее моего, мое-то привычное...

Техник звена Антон Цюкан молча томится у левой плоскости, часто оборачивается в мою сторону. То снимет, то опять наденет меховые рукавицы. Ему от волнения жарко. Более сотни раз провожал он меня на боевые задания и потом, так же насупясь, ни с кем не разговаривая, мерил шагами пустую стоянку, пока не раздавался знакомый звук мотора. Тогда он громко кричал мотористу и оружейнику:

- Наш идет на посадку. Быстро встречать командира!

...В 9.30 утра над Невой прокатился нарастающий гром. Это заговорили 1800 орудий и множество минометов - началась артиллерийская подготовка. Через несколько минут грохот канонады сольется с гулом сотен самолетов, несущих бомбы и снаряды для разгрома вражеских командных пунктов, узлов связи, мостов и укреплений в глубине обороны. Зеленая трасса ракеты еще не успела погаснуть, как рокот наших моторов заглушил все другие звуки на аэродроме.

На взлет парами пошла десятка Ил-2 Потапова. Сразу за ней двумя четверками взлетели "ишачки". Маленькие, с грозно ревущими моторамм, они, наверное, походили издали на разъяренных шмелей. Заняв свое место в боевом порядке, я покачал крылом Потапову.

- Саша, я здесь, - сообщил я ему, - за фланги и тыл не беспокойся, а для лобовой у тебя одного огня больше, чем у всех моих "ишачков".

Саша ответил долгим мелким покачиванием с крыла на крыло. И я понял, что он доволен, благодарит нас.

Осматривая небо, я видел много групп штурмовиков и бомбардировщиков, окруженных истребителями. Все Они, набирая высоту, летели на юго-восток к своим целям. Мне невольно вспомнились август и сентябрь сорок первого, когда здесь, под Ленинградом, мы бились насмерть, теряя в неравном бою своих товарищей. Сейчас мы подходили к Невской Дубровке. Весь левый берег Невы, насколько хватало глаз, кипел от разрывов. Огненно-темная завеса шевелилась в глубине вражеской территории километрах в пяти от берега.

От левого берега Невы до Синявина всего девять километров,

минута двадцать секунд полета - ничтожно малый срок. Но как он бесконечно долог, когда преодолеваешь стену зенитного огня. Сотни разрывов, перекрестия разноцветных трасс "эрликонов", крупнокалиберных, спаренных и счетверенных пулеметов, от которых, кажется, небо горит, все теснее окружают нашу группу, идущую на высоте километра. И мы и штурмовики делаем малозаметный с земли маневр скольжением, и он пока что спасает нас от прямых попаданий. Цель все ближе, и плотность зенитного огня растет. На позициях вражеских зениток поднимаются высокие дымные султаны от снарядов дальнобойной артиллерия флота, помогающей авиаторам.

Но вот и "илы" решили "причесать" зенитные батареи, две пары пошли в атаку. За ними круто опускает носы шестерка Потапова. Его самолет окутан разрывами зениток. Но Саша, не обращая на них внимания, пикирует на цель командный пункт фашистской дивизии. Из-под крыльев полетели РС-132, потянулись вниз цветные нити пушечных и пулеметных трасс.

Наблюдать больше нет времени. Мы увеличиваем скорость и спешим выйти восточное Оинявина к месту встречи со штурмовиками, как просил Потапов. И снова появляются "илы". Первый, охваченный огнем, летит на высоте ста метров к берегу Ладожского озера... Боже мой! Сашка горит! Как сердце Данко, горит, показывая путь к долгожданной победе. Еще секунд десять, и огненный клубок останется на месте самолета, прервав героическую жизнь друга. Слезы текут под оправу летных очков. Они и сейчас, когда пишутся эти строчки, застилают мне глаза.

Рванув самолет в левый боевой разворот, я повел своих "ишачков" поперек курса выходивших из атаки штурмовиков,

Истребителей врага нет - они в зоне зениток не действуют. Вот когда мы выйдем на озеро, они попрут и снизу и сверху. Зенитный заслон пройден. Под нами белый торосистый лед. Огибаем кипящий от нашего артогня Шлиссельбург и - вот они! Выше меня четверка Ме-109 и четверка ФВ-190 заходят в атаку.

Словно сговорившись, мы с Анатолием Кузнецовым, ведущим второго звена, даем по немцам реактивный залп и заходим в лоб двумя парами. К нашему удивлению, они приняли вызов (видать, без победы им запрещено возвращаться). Стреляя друг в друга напропалую, мы расходимся над идущими бреющим полетом штурмовиками. Атаку враги не повторили. Почему - об этом мы узнали на второй день, когда получили сообщение поста, что один из Ме-109Ф сел подбитый на лед восточное Шлиссельбурга и сгорел, а летчика взяли в плен.

К одиннадцати дня погода резко ухудшилась, облачность понизилась до четырехсот метров, пошел зарядами снег. За

полкилометра ничего не видать. Вылеты пикирующих бомбардировщиков прекратились - сослепу недолго ударить и по своим.

Вторично эскадрилья Потапова шла на тот же объект двумя отдельными четверками уже без своего командира. Но летчики на борту каждого штурмовика написали: "Потапов с нами!" Питомцы моего друга шли в бой, чувствуя рядом его верную руку, его светлую голову и горячее сердце.

Я прикрывал их одним звеном с летчиками, отлично летающими в сложных метеорологических условиях. Неву перелетели западнее Марьина на небольшой высоте, в тот момент, когда наш огонь по левому берегу достиг высшего накала. Залпы "катюш" накрыли сразу большую площадь и без того перекореженной земли. Тысячи бойцов бежали по льду Невы к вражескому 11 берегу. Казалось, не люди, а темные морские волны, вскипая, катятся друг за другом, презирая преграды. Они шли на штурм крутого левобережья. Отвага наших бойцов на земле подхлестывала нас, придавала новые силы. В густом зенитном огне штурмовики трижды заходили на цель. Мы вертелись рядом с ними в огненных трассах, оберегая товарищей от вражеских атак.

С первого дня наша авиация захватила господство в небе Ленинграда. Фашисты в жестоких схватках старались изменить воздушную обстановку, но наши молодые летчики, не отставая от "стариков", дрались смело и тактически грамотно. На второй и третий день операции противник, подтянув подкрепление, предпринял контратаки. Тогда вся морская авиация обрушилась на его подходившие резервы в районах Мги, Шапок и Тосна.

15 января двенадцать Пе-2, получив данные воздушной разведки, нанесли удар по станции Тосно, куда прибыли эшелоны с войсками. Две эскадрильи И-16 поднялись в воздух: одна - для надежного прикрытия бомбардировщиков, а другая - чтобы сковать врага.

На подходе к Тосно фашистские истребители пытались не допустить наших пикировщиков, но мы разогнали "мессеров" и тем самым дали возможность как следует ударить по разгружавшемуся эшелону.

Станция утонула в пожарах, там взрывались боеприпасы.

Обратный маршрут был куда труднее. На нас остервенело накинулись свежие силы истребителей. Начался тяжелый, неравный бой. Ведущий восьмерки свободного боя Цыганов вынужден был оставить группу и сковать фашистских стервятников, чтобы дать возможность нашим бомбардировщикам отойти с прикрытием за линию фронта.

Тем временем, став по высоте в два эшелона, прикрывая друг друга, цыгановцы продолжали драться на вертикальном маневре. Это сразу принесло успех - два ФВ-190 были сбиты, но отбивавший атаку сержант Семен Почуев был тяжело ранен. Богатырская сила и большое самообладание позволили ему остаться в строю. Он не сообщил о ранении, продолжая до конца боя прикрывать своего командира Цыганова. Лишь за линией фронта в группе заметили, что Почуев не отвечает но радио, а его самолет летит как-то странно, рыская по сторонам.

Над аэродромом обессилевший летчик трижды заходил на посадку и все же приземлился. Зарулив на стоянку, он выключил мотор, но выйти из кабины уже не смог. Когда к самолету подбежали техник, механик и капитан Цыганов, сержант Почуев был мертв.

Он повторил подвиг старшего лейтенанта Алексея Лазукина, который зимой 42-го, смертельно раненный в грудь, привел самолет на свой аэродром.

Тяжелыми для наземных войск и авиаторов были эти бои. Но вот настал долгожданный день 18 января. Летая на прикрытие, мы своими глазами видели, как на различных участках соединялись войска Ленинградского и Волховского фронтов, совместно добивая врага в его укреплениях и блиндажах.

К концу дня противник был уничтожен и в окруженном Шлиссельбурге, южное побережье Ладожского озера полностью освобождено, коридор шириной в одиннадцать километров находился в руках наших войск. В этот вечер с нетерпением ждали сообщения московского радио. Лишь около часа ночи, когда все уже крепко спали, раздались близкие сердцу позывные центральной радиостанции и дежурная служба разбудила всех как по тревоге.

Звучал сдержанно-ликующий голос Левитана, сообщавшего сводку Совинформбюро... Блокада прорвана!

Совершилось то, о чем мечтали каждый ленинградец, каждый воин и моряк Балтики, вынесшие на своих плечах невиданную в история тяжесть блокады. Этого события ждала и вся Советская страна.

Громкое "ура" перекатывалось над аэродромом. В эти радостные ночные часы никто не спал. В дома, где жили летчики, техники, офицеры штабов, прибегали жителя поселка Гражданка. Они обнимали, целовали воинов и друг друга. Многие приносили каким-то чудом сохраненные запасы вина и предлагали победителям выпить в честь победы. Тут же возникали короткие, жгущие душу митинги. Воины давали слово разбить коварного врага и полностью освободить Ленинград.

С рассветом все были готовы лететь в бой на врага, пытавшегося оттеснить наши войска с захваченных позиций. Опять была скверная погода, падал мокрый снег, нижний край облаков опускался до ста пятидесяти метров, и улучшения не предвиделось.

Это было на руку гитлеровцам, которые, пользуясь тем, что наша авиация на приколе, предприняли сильное артиллерийское наступление в районе Белявского болота, Невской Дубровки и маленького плацдарма на левом берегу Невы у Московской Дубровки.

Надо было срочно разведать позиции вражеских батарей, чтобы скорректировать по ним огонь нашей артиллерии.

Собрав наиболее подготовленных летчиков-"всепогодников", я сообщил, что от нас требуется. Анатолий Иванович Кузнецов попросил поручить это задание ему.

Словно опасаясь отказа, он с горечью стал убеждать меня, что именно ему, штурману полка, хорошо знающему район, много летавшему на разведку не только днем, но и ночью в сложных метеоусловиях, под силу выполнить задачу.

- Через сорок минут я готов к вылету, только прошу ведомого мне не давать, он не удержится рядом а такую погоду, да и мне в одиночку будет легче маневрировать на малой высоте, - закончил Анатолий и улыбнулся, будто собирался на приятную прогулку.

А погода все ухудшалась, и вылет Кузнецову разрешили только во второй половине дня. Хотя Кузнецов и возражал, но я обязал его взять ведомым старшего сержанта Гурьянова - боевого пилота, ранее не раз летавшего вместе с ним.

...Пара И-16 взлетела и тотчас канула в белую мглу. Уже через несколько минут капитан Кузнецов сообщил по радио:

- Обнаружил артбатареи между деревнями Келколово, Мусталово и южным изгибом реки Мойки. Через три минуты начну выполнять задание.

Под сильным огнем зениток он успешно корректировал стрельбу нашей тяжелой артиллерии.

Истребителей противника в такую погоду быть не могло, и Кузнецов, боясь потерять ведомого в этой огненной заварухе, приказал ему удалиться к Невской Дубровке и ждать его там. Все это слышали на командном пункте аэродрома Гражданка комбриг Кондратьев, командиры полков и эскадрилий. С затаенным дыханием ловили они и четкие, спокойные команды и поправки, посылаемые нашим артиллеристам.

Какие же нужно иметь нервы и выдержку, каким обладать умением, чтобы на высоте двести метров среди зенитных разрывов все видеть, управлять самолетом да еще выверять по

планшету корректировку. Но вот команда Кузнецова оборвалась на полуслове - прямое попадание снаряда. Погиб храбрейший, всеми любимый человек, наш боевой друг...

Сержант Гурьянов, все время слушавший радио, понял, что стряслась беда, и тут же рванулся на поиски своего ведущего. Восточное Мусталова, на левом берегу Мойки, увидел он пылающий самолет Кузнецова...

Гвардейский полковой коллектив тяжело переживал потерю прославленного аса, сбившего за двадцать месяцев войны 14 самолетов врага лично и 19 в группе. Особую тяжесть утраты чувствовали мы - летчики-гангутцы, на долго которых на Ханко выпали самые тяжкие испытания в воздухе и на земле. И вот уже нет Кузнецова, истребителя, превосходно воевавшего на самолете боевого друга Алексея Лазукина.

Потери боевых друзей всегда надолго оставляют глубокие душевные раны. У меня и через 40 лет они не зарубцевались.

22 февраля 1943 года, в канун 25-й годовщины Советской Армии и Военно-Морского флота, Указом Президиума Верховного Совета гвардии капитану Анатолию Ивановичу Кузнецову было присвоено звание Героя Советского Союза посмертно.

Этим подвигом и закончилась для 4-го гвардейского истребительного авиационного полка операция "Искра".

В 16 часов 19 января 1944 года командиру авиабригады пришло предписание командующего авиацией Балтийского флота генерал-лейтенанта М.И. Самохина-получить двадцать самолетов Ла-5 и срочно начать переучивание двух эскадрилий: 1-й и 3-й.

Не без грусти отдали мы своих "ишачков" капитану Цоколаеву, оставленному в полку прикрывать главную военно-морскую базу, а сами уехали на прифронтовой аэродром осваивать долгожданный истребитель.

ПЕРЕД НОВЫМИ СТАРТАМИ

Южнее станции Пестово, да берегу реки Мологи, раскинулась большая деревня Новинки, За ней, оттесняя лес и болото от извилистого берега, лежало заснеженное поле. Единственное место во всем Пестовском районе, подходящее для нового аэродрома истребительной авиации, которая приступила к освоению самолетов конструкции Яковлева и Лавочкина.

Командование авиации флота рассчитывало за зиму и лето 1943 года на аэродромах, расположенных в ближайшем тылу, переучить несколько полков под своим непосредственным контролем. Близость к фронту позволяла в случае обострения обстановки под Ленинградом использовать подготовленные подразделения истребителей в боевых действиях.

На вновь созданный, еще совершенно необстроенный для

базирования аэродром первым из глубокого тыла прибыл 13-й истребительный полк, который был сформирован на базе 13-й отдельной Краснознаменной истребительной эскадрильи, где я когда-то служил. От прежнего состава в полку осталось всего два боевых летчика да войсковой номер 13.

За длительность переучивания, частую смену руководства и неоднократное откомандирование в действующие полки едва освоивших самолет летчиков шутники назвали этот полк фронтовым, но с питанием тыловым.

От нашего появления 13-му полку легче не стало. Его потеснили в размещении, в использовании стартового времени, а главное, приказали передать нам пять летчиков, ранее летавших на И-16 и имевших максимальный налет на "яках". Взамен переданных полк получил пилотов запаса и выпускников из училищ. Обновление летного состава вынудило командование 13-го полка начинать, как выразился новый командир майор Шварев, с нуля.

Передавая летчиков, он по старой дружбе похлопал меня по плечу и сказал:

- Бери, Василий! В свой родной полк не жаль отдать цвет молодежи. Пилоты все как на подбор; летают хорошо, к тому же весельчаки, И поработать умеют и погулять - настоящие истребители.

- Какие они истребители, бои покажут, - с усмешкой ответил я. - Гулять мы долго не собираемся, через месяц-полтора наше место под Ленинградом.

- Не говори гоп, пока не перепрыгнешь, - возразил Шварев. - Наш полк вот уже десять месяцев переучивается, аварии терпим, самолеты исправно бьем - старенькие, правда, из ремонта. Новые "яки" прямо с заводов идут на южные и центральные фронты - там тяжелые бои, - с грустью закончил командир 13-го. - Вот и Князеву не повезло...

Я молчал. В памяти возник дорогой образ Дмитрия Князева, он погиб здесь на "яке" при вынужденной посадке. Как бы я хотел, чтобы он сейчас был с нами рядом, освоил пока неизвестный Ла-5, а потом бы дали бой на этом красавце новоявленным "фокке-вульфам" - новой надежде Геринга. Но сказанное Шваревым вернуло меня к действительности - сроки учебы, которые утвердил своим приказом командир бригады Кондратьев, были сжаты до предела.

Летчики-перегонщики двумя партиями прямо с завода доставили двадцать Ла-5. Передали их группе наших техников, которые в течение шести дней изучали материальную часть на том же заводе, уехав из Новинок еще до нашего прибытия.

Спросить о поведении самолета хотя бы на взлете и посадке было не у кого. Учебно-тренировочный Ла-5 с двойным управлением пока что на заводе не выпускали. Ну что же, мы - гвардейцы, начнем с нуля, для меня это не ново. Еще в Осоавиахиме, в 1938 году, мне в числе первых выпало счастье осваивать маленький с виду, но очень строгий в пилотировании спортивный самолет Ут-1. К нему даже и путной инструкции по технике пилотирования не было. И ничего - освоили. Ни один фокус этой спортивной блохи, как мы прозвали Ут-1, не застал меня врасплох. Это была удача. Мой инструктор по парашютному спорту, прославленный рекордсмен мира по затяжным прыжкам, Николай Евдокимов сложил голову на этом "утенке". А ведь условия были мирные, да и сроки не поджимали.

Теперь же нам впервые в авиации Военно-Морского Флота дан лучший самолет-истребитель, на который, используя наш учебный и боевой опыт, пересядут а ближайшее время сотни летчиков. Значит, каждый казус или, не приведи бог, несчастный случай станет тормозом в освоении самолета, так необходимого в предстоящих боях.

На четвертый день наземных занятий, а их отводилось пять, прилетел полковник Кондратьев. Его беспокоили два вопроса: выпуск летчиков на Ла-5 без провозки на учебном двухштурвалыюм самолете, особенно молодых пилотов, и незащищенность аэродрома от ударов с воздуха.

В Новинках сосредоточилось два авиаполка, на открытом поле находилось более сорока самолетов, а каждом доме деревни размещался личный состав полков и подразделений обслуживания. Приди сюда десяток Ме-110 или дюжина ФВ-190, а до их баз всего 180-200 километров, и сгорят все наши планы и сроки, как стружки на костре. А тут словно по заказу в момент встречи командира бригады на большой высоте пролетел Ю-88 - фашистский разведчик.

Полковник поднял руку, давая нам понять, чтоб повременили с докладами, проследил за полетом противника, спокойно спросил меня и Шварева:

- Ну что, боевые истребители, имеете сорок машин, а перехватить и уничтожить разведчика не можете?

Воцарилось молчание.

- Товарищ полковник! - сказал я. - Не только перехватить, а и взлететь и сесть на Ла-5 пока не знаем как. Вот слетаем хотя бы в зону, тогда и пойдем на перехват. Да и кислорода на аэродроме нет, а без него "юнкерса" на такой большой высоте не возьмешь.

- Помолчи, Голубев, - поморщился Кондратьев и строго спросил Шварева: Сколько летчиков па "яках" летают на боевое

применение?

- Восемь, все из руководящего состава полка и эскадрилий, - четко ответил Шварев. Потом добавил: - Были еще, да передали их Голубеву.

Командир бригады с недовольным видом помолчал, поправил шлем на голове и пошел к домику штаба 13-го авиаполка. Мы, командиры и начальники, примолкнув, двинулись вслед за ним.

В штабе Кондратьев внимательно выслушал сообщение о состоянии дел в полках, задал несколько вопросов начальнику связи 13-го и командиру технической базы, поинтересовался у командира роты, как организована охрана самолетов, служебных помещений, общежитии личного состава я других объектов. Заканчивая совещание, приказал:

- Тринадцатому полку немедленно организовать боевое дежурство составом звена самолетов Як-7, не снижая темпов переучивания. Штабу полка обеспечить связь и оповещение данных о воздушной обстановке ПВО Северо-Западного фронта. Четвертому гвардейскому в течение пяти дней дать максимально возможный налет на самолете Ла-5 восьми летчикам, имеющим на своем счету сбитые самолеты врага, и приступить к боевому дежурству в светлое время суток составом звена. Хотя аэродром и далековат от линии фронта, но удар в светлое время вполне вероятен. Два звена истребителей при своевременном подъеме - сила. Ну, а чтобы летчики не слабели, переведем их на фронтовую норму питания, а то у вас здесь и не фронт и не тыл...

Несение боевого дежурства спутало намеченный порядок в освоении техники пилотирования и боевого применения. Но решение Кондратьева правильно. А теперь - главное: подняться на Ла-5 самому, понять машину на различных режимах, в пилотаже и особенно на взлете и посадке, где больше всего бывает неприятностей.

На следующее утро я сидел в кабине Ла-5, казавшейся очень просторной после самолета И-16. Внимательно ее осмотрел, открыл вентиль воздушного баллона, пристегнул привязные ремни, сделал несколько движений педалями и ручкой управления, проверил плотность закрытия и легкость хода колпака кабины. Затем, закрыв глаза, на ощупь проверил расположение приборов, рычагов и кнопок. Все было в нужном положении. Как безошибочно находит рука все кнопки и тумблеры! Казалось, новый самолет я знаю лучше "ишака", на котором прошел огонь и воду. Потом, облегченно вздохнув, ответил стоявшему на плоскости инженеру Николаеву на несколько вопросов по эксплуатации самолета и мотора в воздухе. Получив его одобрение, порулил на старт. У посадочного

знака с микрофоном в руке стоял полковник Кондратьев.

Затормозив самолет точно на старте, доложил по радио - тридцать третий к взлету готов! В наушниках послышался знакомый спокойный голос:

- Добро, тридцать третий, взлетайте!

Увеличив обороты, отпустил тормоза, и самолет, быстро набирая скорость, плавно оторвался от снежного поля. Не успел осмотреться, убрать шасси, как скорость достигла 400 километров, а высота 300 метров. Да, вот это конь ретивый! Сила в тебе есть, мысленно дал я первую оценку самолету и сообщил на старт: на борту все нормально, я тридцать третий. Над аэродромом сделал три больших круга, на четвертом, согласно временной инструкции полетов, сделал расчет на посадку. Кажется, все правильно, на высоте двести метров выпустил посадочные щитки, чуть увеличил обороты винта. Теперь все внимание - на скорость планирования и точность расчета.

Сел с маленьким недобором на колеса, но без "козелка". Самолет плавно опустил хвост, покатился по прямой, хорошо чувствуя тормоза и руль поворота. Техник осмотрел самолет и, улыбаясь, показал большой палец - все в порядке, я ответил тем же знаком. И снова в наушниках голос Кондратьева:

- Тридцать третий, выполняйте еще два полета по кругу. На посадке чуть раньше добирай ручку - понял?!

- Тридцать третий понял, - ответил я и уверенно вырулил на старт.

В этот день, кроме полетов по кругу, я сделал еще два вылета. Над аэродромом выполнил весь комплекс фигур высшего пилотажа. Проверил максимальную скорость самолета на различных высотах. Впервые в жизни я увидел скорость в горизонтальном полете - 620 километров в час, на пикировании - 700. Самолет Ла-5 не обманул мои ожидания, машина была хороша во всех отношениях. Наконец-то сбылись мечты морских летчиков-истребителей получить надежную машину для полетов над морем.

За последующие пять дней на Ла-5 летали все тридцать летчиков, а восемь из них, выполнив по два-три полета на боевое применение, приступили к боевому дежурству, назвав эту задачу "через день на ремень".

В феврале погода нас не подводила и каждый летный день приносил ощутимые результаты. Все летчики уверенно пилотировали самолет, вели учебные воздушные бои, стреляли по буксируемому конусу и по щитам на полигоне.

Летные казусы - частые спутники при освоении новой техники - пока обходили нас стороной. Но не обошлось без ЧП с

пятью летчиками, которых рекомендовал мне майор Шварев как умевших и "поработать и погулять".

В конце летного дня пятеро "шваревцев", так назвал их капитан Кожанов, ставший после меня командиром 3-й эскадрильи, за ужином вместо положенных ста граммов приняли "ДП" - дополнительную порцию где-то добытого спирта - и, повеселев изрядно, пошли в общежитие девушек-связисток. Там между двухъярусных коек устроили под патефон танцы, которые неожиданно превратились в потасовку с "соперниками" из бывшего своего полка. Особенно задиристым оказался низенький, плотный, с темными кудрями младший лейтенант Лева Петелинский. Приревновав к другу связистку Лену, он "мазнул" его по носу, а потом пошла взаимная "выручка", закончившаяся поражением молодых гвардейцев. Каждый из них пришел домой самостоятельно, но с отметинами; Больше всех пострадал Лева. На его лице красовались два "фонаря", а главное, были вдребезги разбиты летные очки со светофильтровыми стеклами, которыми он очень гордился.

Наутро Петелинский стоял передо мной с опущенной головой и, едва выговаривая слова, просил:

- Товарищ капитан, наложите любое взыскание, только не отправляйте обратно в полк. Больше со мной такого не повторится.

- Врачи говорят, что алкоголь действует на организм человека в течение сорока восьми часов. Вот я вас всех пятерых и отстранил от полетов на два летных дня, - сказал я в конце разговора с провинившимися. Потом, оставшись наедине с Левой, спросил его: - Уверены ли вы, что девушки, танцы да еще выпивки не станут помехой в вашей летной жизни, которая только начинается?

- Пить больше не буду никогда! Лену, Лену... - Лева запнулся на полуслове и, помолчав, хрипло добавил: - Я ее люблю, а она... Кто ее поймет! То вроде своя, родная, то совсем чужая, не подступись... Улыбается всем подряд...

Ну что мне было говорить ему о пресловутой женской логике, если сам я от нее никогда не страдал: с Сашенькой мы всегда понимали друг друга.

- Ничего посоветовать тебе не могу. В одном уверен: женщины не любят бузотеров. Своим проступком ты мог просто испугать ее, если уже не оттолкнул. Объяснись достойно, а там что будет...

Он кивнул, не поднимая глаз.

- Как командир ограничусь на первый раз внушением. Любовь - это хорошо, она войне не помеха, и танцы нужны для душевного

и физического отдыха, да и выпить иногда не возбраняется. Только, дорогой юноша, нужно знать время, место и меру, это золотое правило - не терять головы, - сказал я вконец поникшему забияке и отпустил, приказав привести себя в порядок.

Утром прилетели на учебно-тренировочном самолете УТ-2 два летчика в звании майоров: заместитель командира бригады Катков и старший инспектор авиации флота Котов. Они имели приказание командира бригады взять в полку два самолета Ла-5, выполнить здесь несколько полетов и вернуться в штаб бригады, а Ут-2 оставить нам для тренировки в "слепых" полетах, то есть под колпаком. Самостоятельные вылеты они назначили на завтра, отказавшись от теоретической подготовки.

Хотя и не положено обсуждать решение старших, но я не выдержал, высказался:

- В полку переучивается тридцать летчиков, а самолетов двадцать; может быть, лучше вам взять самолеты из нового поступления? Перелеты с аэродрома на аэродром можно делать и на Ут-2.

Первым отреагировал инспектор. Его маленькая фигура медленно повернулась, он принял начальствующий строгий вид и сказал отрывисто:

- Ваше дело, товарищ капитан, - он сделал ударение на слове "капитан", - выполнять приказания. И научитесь уважать старших!

Меня снова будто дернули за язык:

- Жаль, что старших я встречаю только на земле, но вы меня не совсем правильно поняли... Впрочем, берите самолеты, но во избежание неприятностей в воздухе советую поговорить с инженером Николаевым и с кем-нибудь из летчиков, они расскажут, какими приборами, рычагами и кнопками нужно пользоваться на земле и в полете на новой для вас машине.

Тут подключился и Катков.

- Вы лучше бы доложили о поведении молодых летчиков, а не учили нас, как летать на новых машинах. Что у вас вчера произошло? - наконец задал он давно ожидаемый мною вопрос.

- О вчерашнем проступке летчиков я доложил командиру и начальнику политотдела бригады. Приказано наказать их своей властью, что и сделано все пятеро на два дня отстранены от полетов, да еще комсомольская организация даст им хорошую трепку, - сообщил я Каткову.

- Таких мер взысканий в уставе нет, товарищ Голубев, вам по должности положено устав знать.

- Не все положения устава на войне годятся, - возразил я, - нам тут виднее, какое наказание лучше воздействует.

И, чтоб прекратить разговор, принявший неприятный оборот,

я попросил разрешения уйти на аэродром руководить полетами.

Весь день я думал о предстоящем вылете на Ла-5 двух начальников, не имеющих достаточной наземной подготовки. Что их гонит на это нарушение летных законов? Желание первыми прилететь на фронт на новом истребителе? Ну что же, им виднее, а нам труднее.

Следующий день начался с самостоятельных вылетов гостей. Первым вырулил на старт Катков. В динамике раздался взволнованный голос:

- Разрешите взлет!

- Взлет разрешаю - я "Сокол", - ответил я позывным наземной радиостанции аэродрома. Но все же подсказал: - Советую убрать шасси после первого разворота.

- Понял, спасибо! - ответил Катков. Сделав над аэродромом три круга, он зашел на посадку. Скорость на планировании летчик завысил. Пришлось дать команду - уйти на второй круг. Второй и третий заходы тоже были неудачными, и лишь после решительного требования снизить скорость планирования Катков посадил истребитель благополучно.

Через пять минут к старту быстро рулил инспектор.

- Лихо рулит начальник, - сказал стоявший со мной рядом финишер и поднял вверх красный флажок.

Не обращая внимания на предупредительный знак финишера, самолет, резко развернувшись, остановился на старте. В динамике раздался властный голос:

- Я ноль-пять, взлетаю!

Летчик, да еще инспектор, обязан знать, что разрешение в учебных полетах дает только руководитель полетов независимо от должности и звания. Поэтому и я, отступив от правил, сказал в микрофон:

- На взлетной препятствий нет!

Взревел мотор, самолет рванулся вперед с резким разворотом влево, но летчик, виляя по курсу, все же удержал общее направление и начал круто набирать высоту.

В полете, как и в жизни, начнешь с малого нарушения, закончишь большим. Вместо того чтоб зайти на посадку после трех полетов по кругу, инспектор пролетел над стартом на высоте 30 метров, сделал боевой разворот, потом несколько восходящих "бочек" и начал заходить на посадку. Расчет был неточен, самолет шел с "промазом", к тому же с не полностью выпущенными посадочными щитками.

- Ноль-пятый, уходите на второй круг! У вас щитки не полностью выпущены, - передал я по радио.

Но летчик не ответил. Самолет продолжал снижаться.

Пришлось команду повторить.

- Ноль-пятый, уходите на второй крут, посадку запрещаю!

- Не мешайте! - послышался ответ.

Больше половины аэродрома осталось позади, самолет на большой скорости чиркнул колесами о землю, сделал "козла" высотой метра четыре, пролетел до конца аэродрома и вновь серия "козлов" с падением на левое крыло. Пни, камни и сугробы снега за пределами рабочей площадки посадочной полосы разломали самолет. К счастью, целой осталась кабина, а летчик отделался ушибами.

Когда мы на автостартере подъехали к месту аварии, инспектор сидел на снегу, не снимая парашюта. Вид у него теперь был совсем не начальственный. Первым к нему обратился врач. Котов не ответил, лишь расстегнул лямки парашюта, затем поднялся и, хромая, пошел в сторону штаба полка.

Инженер Николаев осмотрел разбитый самолет и, покачав головой, сказал:

- В рубашке родился майор...

А вечером нам стало известно, что инспектор выписал в штабе полка литер и уехал в Ленинград поездом. Авария, нарушение дисциплины образумили майора Каткова, он выполнил несколько полетов по кругу, в зону на технику пилотирования и отправился на боевом самолете в Кронштадт. Потом до нас дошли слухи, что и его постигла неудача. При посадке в конце аэродрома самолет колесом попал в колдобину, винт зацепил за мерзлый грунт и самолет на некоторое время вышел из строя.

Во время полетов на боевое применение (воздушные стрельбы, учебные воздушные бои, бомбометания) и в наземной подготовке, особенно в тактике, стала проявляться излишняя самоуверенность пилотов: дескать, на Ла-5 легко одолеть фашистские "мессеры" и "фокке-вульфы".

В сражениях на И-16 нам помогали побеждать высокий моральный дух, стремление к наступательному бою, высокая выучка и новизна в тактике. Сохранились ли они сейчас? Половина летчиков - новички, да и перерыв в боевых полетах около двух месяцев. Несколько безуспешных вылетов здесь на перехват разведчиков говорили о некотором снижении боевитости и у "стариков". К тому же, в середине марта 2-я эскадрилья, оставшаяся в Кронштадте, провела два тяжелых боя, в которых понесла серьезные потери. В этих боях получили ранения комэск Цоколаев и командир полка Борисов. Он с перебитой правой ключицей кое-как выбрался из кабины горящего самолета и спасся на парашюте. Все эти события требовали от нас усиления

боевой выучки.

Во второй половине марта выдалась плохая погода, это затормозило ход занятий. Низкая облачность и снегопад две недели срывали полеты на боевое применение. Но мы упорно летали в районе аэродрома на малых высотах, отрабатывали заход на посадку с высоты 100-150 метров.

Вскоре от командира бригады поступил приказ: две эскадрильи 4-го авиаполка скрытно перебазировать обратно на аэродром Кронштадта! Полеты на боевое применение завершить в ходе выполнения боевых задач!

Наше поспешное возвращение на фронт было связано с успехами немецкой и финской авиации в восточной части Финского залива. Имелись данные, что ВВС Финляндии сосредоточили более ста самолетов "брустер" и "фиат" на выборгском аэроузле, а военно-морскую базу Котка начала прикрывать особая группа фашистских истребителей на самолетах Ме-109Ф и ФВ-190.

Перелет был назначен на 28 марта. Казалось бы, что тут трудного? Отобрал восемнадцать летчиков из тридцати, проложил на карте единственный маршрут, всего с одним доворотом на 45 градусов над родным домом - Старой Ладогой, пролетел еще двадцать пять минут прямым курсом на Кронштадт - и все дела. Мы дома! Но лететь придется вдоль линии фронта. Весь маршрут на высоте более пятисот метров противник просматривает локаторами, а на участке Ленинград - Кронштадт все самолеты с обоих берегов Финского залива видно простым глазом.

Выход один - перелет осуществить на бреющем! Да и летчикам будет хорошая тренировка в полете большой группой на такой высоте.

И вот все готово, рассчитываем с улучшением погода 27-го или 28-го вылетать. Наземный эшелон тоже подготовился быстро - четыре вагона: три товарных, один пассажирский и пять платформ двинулись по железной дороге в Ленинград, куда теперь по фронтовой магистрали под огнем врага, через разрушенный до основания Шлиссельбург шли десятки железнодорожных эшелонов.

В авиации погода часто вносит свои коррективы, меняет планы действий. Она поломала и наш план. Снегопады, бураны, а потом резкое потепление заставили нас ждать еще пять дней. Наконец-то 1 апреля по маршруту и в районе Кронштадта началось улучшение погоды. Облачность поднялась до трехсот метров, местами мокрый снег, видимость от одного до четырех километров. Я запросил разрешение на вылет. Через час был

получен ответ:

- Перелет разрешен звеньями с интервалами в десять минут. Запасные аэродромы - Новая Ладога и Углово.

Понимаю, почему даны такие условия. Боятся, что большой группой можем попасть в снежный заряд, а там недалеко и до столкновения. Но, зная подготовку летчиков и обсудив с комэсками все "за" и "против", принял решение лететь эскадрильями.

Первой за моей парой взлетела 3-я эскадрилья, на нее я надеялся, как на самого себя. Группа быстро собралась, заняла боевой порядок - правый пеленг звеньев - и легла на курс.

Справа спокойно держится ведомый-новичок, младший лейтенант Аркадий Селютин, выпускник Ейского училища. В учебно-боевых полетах он показал упорство и хорошее владение самолетом. В воздухе далеко видит, чувствует обстановку - для молодого летчика это редкость.

Летим на высоте полтораста метров. Как пересечем реку Волхов, пойдем до конца маршрута на бреющем. Соблюдаем радиомолчание - таков план перелета. Поглядывая в сторону летящих справа самолетов, вижу ниточку железной дороги. Через минуту в дымке показался разрушенный Тихвин. Первый русский город, освобожденный нашими войсками в декабре 1941 года. Через восемь минут пройду над домом родителей, в котором теперь живет и моя семимесячная дочь Галочка. Звук десяти моторов потрясет стекла, когда родные выбегут на улицу, наш и след простынет, а выбегут обязательно, знают, что точно над домом, кроме меня, никто самолеты не поведет.

Опять сердце волнуется, а глаза спешат увидеть самый близкий сердцу кусочек Родины.

Вот она, родная Ладога! На краю - деревенька, а внизу под горочкой у церкви домик. Прибавляю обороты винта, чтоб лучше услышали. И - все позади... Знаю, что и Васильев пролетит сейчас над Ладогой и деревенькой. Мы с ним не раз вели бои над моим родным очагом.

В конце маршрута облака прижали нас к самой земле. Пришлось передать команду:

- Я тридцать третий, встать в колонну пар!

Ответил Кожанов - понял! Наблюдаю за группой в зеркале фонаря кабины. Из туманной дымки выплыло знакомое очертание собора. Мы над Кронштадтом. Не делая круга, одним разворотом на 180 градусов садимся парами через тридцать секунд друг за другом. А вскоре так же четко приземлилась восьмерка 1-й эскадрильи.

Наши боевые наземные друзья и остальные летчики посуху

добрались быстрее, чем мы по воздуху.

И снова мы на фронте, о чем не замедлил напомнить враг - начался интенсивный артиллерийский обстрел острова. С грохотом разрывались снаряды, подрагивала Кронштадтская земля. Ну что же, здравствуй фронт, вот мы и снова встретились.

В наших руках прекрасный боевой истребитель. На нем предстоит именно отсюда, от Кронштадта, где был обескровлен и остановлен враг в тяжелое время 1941-1942 годов, начать упорные бои за полное превосходство в воздухе над Финским заливом, отогнать противника от стен Ленинграда, вытеснить за пределы Родины и окончательно разгромить фашистский флот и авиацию в районе Балтийского моря.